Oversigt over vedhæftninger

7 medlemmer af Aalborg Byråd - Høringssvar.pdf
9bevej Ejerlaug - Høringssvar.pdf
76 husstande i Drastrup - Bilag med underskrifter.pdf
76 husstande i Drastrup - Høringssvar.pdf
Alice Kotyza - Høringssvar.pdf
Anders Møller - Høringssvar.pdf
Anders Wested + 100 andre - Høringssvar.pdf
Anders Westeds-bilag 1 (Anders Westeds høringssvar om trafikale forhold).pdf
Ane Rødkjær - Høringssvar.pdf
Anette Madsen - Høringssvar.pdf
Anker Lohmann Hansen - Alternativt forslag med udbygning af E45 med paralleltunnel.pdf
Anker Lohmann Hansen - Alternativt forslag til udforming af motorvejsudfletning ved Dall.pdf
Anker Lohmann Hansen - Høringssvar kaldet ALH alternativer.pdf
Anker Lohmann Hansen - Høringssvar om Egholmlinjens aflastning af Limfjordstunnellen.pptx.pdf
Anker Lohmann-Hansen - Alternativt forslag kaldet Citytunnel mellem E45 og Aalborg C .pdf
Anker Lohmann-Hansen - Høringssvar kaldet OAN alternativer.pdf
Anker Lohmann-Hansen og Otto Anker Nielsen - Høringssvar.pdf
Ann Frederiksen - Høringssvar.pdf
Anne Birgitte Wallin - Høringssvar.pdf
Anne Løvenskjold - Høringssvar 1.pdf
Anne Løvenskjold - Høringssvar 2.pdf
Anne Vemming - Høringssvar.pdf
Anne-Mette Donsig - Høringssvar.pdf
Annette Roed Ottosen - Høringssvar.pdf
Antoni Aagaard Madsen - Høringssvar.pdf
Arne Weinreich Holm - Høringssvar.pdf
Bedsteforældrenes Klimaaktion - Høringssvar.pdf
Bent Lyndgård - Høringssvar.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Bent Skovgaard Olsen - Høringssvar.pdf
Bente Schmidt Nielsen - Høringssvar.pdf
Birgitte Poulsen og Jens Chr. Jensen - Høringssvar.pdf
Birte Svop - Høringssvar.pdf
Birthe Ditlev Johansen - Høringssvar.pdf
Bo Vagnby - Høringssvar.pdf
Borgerbevægelsen - Bilag til høringssvar med anmodning om Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune.pdf
Borgerbevægelsen - Høringssvar om asbest deponier og sundhedsrisiko (sendt af Lisbeth Gjørtz Fast).pdf
Borgerbevægelsen - Høringssvar.pdf
Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces (sendt af Karen Mette Petersen) - Høringssvar.pdf
Brian Jørgensen - Bilag 1.pdf
Brian Jørgensen - Bilag 2.pdf
Business Danmarks - Vi spilder tiden i trafikken.pdf
Børge K. Nielsen - Høringssvar.pdf
Camilla Ginnerup - (Jens Toft-Nielsens Nu-og-her-Mindre-kø-i-Limfjordstunnel).pdf
Camilla Pedersen - Høringssvar.pdf
Camilla Surland - Høringssvar.pdf
Carsten Jespersen Bilag 1.pdf
Carsten Jespersen Bilag 2.pdf
Carsten Kirkelund - Høringssvar.pdf
Charlotte Mejer og Bitt Juul Jensen - Høringssvar.pdf
Charlotte Thomsen - Høringssvar.pdf
Christian Kirkegaard - Høringssvar.pdf
Christina Kærsgaard - Høringssvar 1.pdf
Christina Kærsgaard - Høringssvar 2.pdf
Claus Haulund - Atlas med lysforurening.pdf
Cyklistforbundet Aalborg Afd. - Høringssvar.pdf
Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk - Bilag med alternativ udformning af motorve....pdf
Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk - Høringssvar.pdf
Daniel Davidsen - Alternativt forslag kaldet Ådalsforbindelsen.pdf
Dansk Energi - Høringssvar til tre anlægslovforslag.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Dansk Industri - Høringssvar.pdf
Dansk Ledningsejerforum - Høringssvar.pdf
Dansk Metal - Høringssvar.pdf
Danske Motorcyklister - Høringssvar.pdf
Den Bedste Vej - Høringssvar.pdf
Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg - Høring.pdf
Dennis Christensen og Thea Tanggaard - Høringssvar.pdf
DN Aalborg - Høringssvar.pdf
DOF Nordjylland - Høringssvar.pdf
Drastrup Beboerforening - Høringssvar.pdf
Ebbe Stig Tarber - Høringssvar.pdf
Egholm Dige- og Pumpelag - Høringssvar.pdf
Egholms Venner - Høringssvar.pdf
Elisabeth Klit - Høringssvar.pdf
Ellen Borup Bech - Høringssvar 1.pdf
Ellen Borup Bech - Høringssvar 2.pdf
Else Marie Tolbøll - Høringssvar.pdf
Else Thomsen - Høringssvar.pdf
Energinet - Høringssvar.pdf
Enhedslisten Aalborg - Høringssvar 1.pdf
Enhedslisten Aalborg - Høringssvar 2.pdf
Erik Larsen - Høringssvar.pdf
Erik Mosegaard Pedersen - Høringssvar udarbejdet af AgriNord.pdf
Esben Svart Andersen - Høringssvar.pdf
Eva Due Kristensen - Høringssvar.pdf
Flemming Djernis Thøgersen - Høringssvar.pdf
Flemming Jensen - Høringssvar.pdf
Flemming Midtgaard - Høringssvar.pdf
Foreningen Søholt - Høringssvar.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Forsvarsministeriets høringssvar.pdf
Freddy Børlund Larsen - Høringssvar.pdf
Fremtidens Aalborg - Høringssvar.pdf
Geohav - Høringssvar.pdf
Geohav - Lokalitet 1000.pdf
Geohav Asbestnotatet.pdf
Geohav Efterforskningsnotatet 2.pdf
Geohav Efterforskningsnotatet.pdf
Geohoav - Asbestnotatet opfølgende.pdf
Gert Mynderup - Høringssvar.pdf
Gitte Djernis Andersen - Høringssvar.pdf
Gitte Ingerslev - Høringssvar.pdf
Gitte Melph - Høringssvar.pdf
Gitte Ramhøj - Høringssvar.pdf
Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej - Høringssvar.pdf
Grundvandssamarbejde Aalborg - Bilag 1 Høringssvar fra Aalborg Vand AS vedr VVM for 3 Limfjordsforbindelse - 08-04-2021....
Grundvandssamarbejde Aalborg - Bilag 2 Høringssvar fra Lindholm Vandværk vedr VVM for 3 Limfjordsforbindelse 27-04-202...
Grundvandssamarbejde Aalborg - Bilag 3 Kortbilag til høringssvar fra Lindholm Vandværk vedr VVM for 3 Limfjordsforbindels...
Grundvandssamarbejde Aalborg - Høringssvar.pdf
Hans Henrik Aabenhus Berthing - Høringssvar.pdf
Hans J. Høyer - Høringssvar.pdf
Hasseris Grundejerforening - Høringssvar.pdf
Heidi Kudsk - Høringssvar.pdf
Helle Møller Nielsen - Høringssvar.pdf
Henriette Neerbek - Høringssvar.pdf
Henrik Kraft - Høringssvar.pdf
Henrik Lindholm Kristiansen - Høringssvar.pdf
Henrik M. Thomsen - Høringssvar.PDF
Henrik Nielsen - Høringssvar.pdf
Henrik Sakstrup - Høringssvar om lovforslaget.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Henrik Sakstrup - Høringssvar om støjforhold.pdf
Henry Petersen - Høringssvar.pdf
Hærvejsmotorvej NEJ TAK - Høringssvar.pdf
Ide bylin Bundgaard - Høringssvar.pdf
Ingeborg Nielsen - Høringssvar.pdf
Ingelise Tarber - Høringssvar.pdf
Inger Marie Thorhauge - Høringssvar.pdf
Ingerid Lassen Cristoffanini - Høringssvar.pdf
Irma Nissen - Høringssvar.pdf
Ivan og Benedikte Hauge Olsen - Høringssvar.pdf
Jake Inlove - Høringssvar.pdf
Jan Christensen - Høringssvar.pdf
Jan P. Nielsen - Høringssvar.pdf
Jan Skall Sørensen - Høringssvar.pdf
Jan Varberg - Høringssvar.pdf
Jane Svart Hansen - Høringssvar.pdf
Jens Christensen - Høringssvar.pdf
Jens Johansson-Høringssvar.pdf
Jens Jørgen Nissen - Høringssvar.pdf
Jens Kruhøffer - Høringssvar.pdf
Jens-Jørgen Andersen - Høringssvar.pdf
Jesper Jørgensen - Høringssvar.pdf
Jesper Lykke Christensen (JLC) - Høringssvar.pdf
Jette Højer - Høringssvar.pdf
John Chr. Bøgh - Høringssvar.pdf
John Stephen Gomm - Høringssvar.pdf
Jonna Langeland Christensen - Høringssvar.pdf
Jyder Mod Overflødige Motorveje - Høringssvar.pdf
Jytte Andersen - Høringssvar.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Jørgen Fjordbak Andersen - Høringssvar.pdf
Kai Andersen - Høringssvar.pdf
Kaj A. Jørgensen - Høringssvar om diverse forhold.pdf
Kaj A. Jørgensen - Høringssvar om ekstra tunnelrør.pdf
Kaj A. Jørgensen - Høringssvar om trafik og økonomi.pdf
Kano- og Kajakklubben Limfjorden - Høringssvar.pdf
Karen K. Christensen - Høringssvar.pdf
Karen Maarup Grønning - Høringssvar.pdf
Karin Andersen - Høringssvar.pdf
Karin Bisgaard Jørgensen - Høringssvar.pdf
Karin Mette Petersen - Høringssvar.pdf
Karin Rasmussen - Høringssvar.pdf
Keld Poulsen - Høringssvar.pdf
Kim Thormod Laut - Alternativt forslag til linjeføring.pdf
Kirsten Bjørg Reerslev og Jørgen Stubgaard - Høringssvar.pdf
Kirsten Damgaard - Høringssvar.pdf
Kristian Løbner - Høringssvar.pdf
Kristine Søndergaard Hansen - Høringssvar.pdf
Kurt Lauridsen - Høringssvar.pdf
Lars Borberg - Høringssvar.pdf
Lars Ramhøj - Høringssvar.pdf
Lasse Stender - Høringssvar.pdf
Laura Thomsen - Høringssvar.pdf
Lene Rysgaard Larsen - Høringssvar.pdf
Linda Leifs - Høringssvar.pdf
Lisbeth Gjørtz Fast - Høringssvar om drikkevandet.pdf
Lisbeth Gjørtz Fast - Høringssvar om lysbuget knortegås.pdf
Lisbeth Gjørtz Fast - Høringssvar om miljøfremmede stoffer og drikkevand.pdf
Lisbeth Gjørtz Fast - Høringssvar om strandtudsen.pdf
Lisbeth Gjørtz Fast - Høringssvar om tilsidesættelse af demokratisk proces.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Lissen Kristoffersen - Høringssvar.pdf
Lone Olsen - Høringssvar.pdf
Lone Thomsen - Høringssvar.pdf
Lone Wolfsen - Høringssvar.pdf
Lotte Holmberg Rasmussen - Høringssvar.pdf
Luc Ghysels - Høringssvar.pdf
Lucie Petersen - Høringssvar.pdf
Magne Dreyer - Høringssvar.pdf
Mai-Britt & Kim Hougaard - Høringssvar.pdf
Maja Munkhaus Olsen - Høringssvar.pdf
Marie Bak Lundgaard - Høringssvar.pdf
Marie Hagstrup - Høringssvar.pdf
Martin Granum - Høringssvar.pdf
Martin Wolfsen - Høringssvar.pdf
Mette Bjerring - Høringssvar.pdf
Mette Richter - Høringssvar.pdf
Mette Sonne - Høringssvar.pdf
Michael Fast - Høringssvar.pdf
Michael Møllgaard - Høringssvar.pdf
Mikkel Lund Thomsen - Høringssvar.pdf
Miljøministeriet - Høringssvar 1.pdf
Miljøministeriet - Høringssvar 2.pdf
Mona Lisa Dahms - Høringssvar_Demokrati_Trafik.pdf
Mona Lisa Dahms - Høringssvar_Miljø.pdf
Mona Lisa Dahms - Høringssvar_Sundhed.pdf
Morten Gustenhoff - Høringssvar.pdf
Morten Poulsen - Høringssvar.pdf
Nanna Moltke Holm - Høringssvar.pdf
Nils Sloth - Høringssvar.pdf
Nørholm og Omegns Borgerforening og Nørholmegnens Samråd - Høringssvar.pdf
Ole Færch - Høringssvar.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Ole Jensen - Høringssvar.pdf
Ole Lidegaard - Asbest ved Renseanlæg Vest 1.pdf
Ole Lidegaard - Asbest ved Renseanlæg Vest 2.pdf
Oline Pedersen og Daniell Marcussen - Høringssvar.pdf
Paul Wardle - Høringssvar.pdf
Peer Wolfsen - Høringssvar.pdf
Per Bang - Høringssvar.pdf
Per Bussborg Jensen - Høringssvar.pdf
Pernille Fjeldgaard Jensen - Høringssvar 1.pdf
Pernille Fjeldgaard Jensen - Høringssvar 2.pdf
Pia Lindbergh - Høringssvar.pdf
Pia Mathiasen - Høringssvar.pdf
Poul H. Nielsen - Høringssvar.pdf
Region Nordjylland - Høringssvar.pdf
Rikke Gaardboe - Høringssvar.pdf
Rosa Maria Solmund - Høringssvar.pdf
Rune Chr. Bach og Jens Christian Pasgaard - Høringssvar.pdf
Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH-Trafik - Høringssvar.pdf
Sammenslutningen af danske småøer - Høringssvar.pdf
Signe Wang Carlsen - Høringssvar.pdf
Simon Neistskov Sørensen - Høringssvar.pdf
Sofie Dybro Christensen - Høringssvar.pdf
Sofie Skovgaard Olsen - Høringssvar.pdf
Stine og Mathias Christensen - Høringssvar.pdf
Susanna Christensen - Høringssvar.pdf
Søren Højbjerg Madsen - Høringssvar.pdf
Søren Koch - Høringssvar.pdf
Søren Kollerup Madsen - Høringssvar.pdf
Søren Thorndahl - Høringssvar.pdf
Thomas Jeppesen - Høringssvar.pdf
Thomas Rasmussen - Høringssvar.pdf

Oversigt over vedhæftninger

Thomas Rønfeldt - Høringssvar.pdf
Thorkild Fjellerad - Høringssvar.pdf
Tina Petersen - Høringssvar.pdf
Tina Strøm Andersen - Høringssvar.pdf
Tina Thorgård - Høringssvar.pdf
Tine Lilholt og Klaus Thrane - Høringssvar.pdf
Torben Knudsen - Høringssvar.pdf
Trafikalt Folkeparti (Anders Wested) - Høringssvar.pdf
Ula Wolfsen - Høringssvar.pdf
Ulla Rasmussen - Høringssvar.pdf
Ute Will Kristensen - Høringssvar.pdf
Vestbyens Samråd - Høringssvar.pdf
Vibeke og Jakob Stoustrup - Høringssvar.pdf
Vivi Bast - Høringssvar.pdf
William D Christensen.pdf
Aalborg Forsyning - Bilag til høringssvar fra Aalborg Vand AS.pdf
Aalborg Forsyning - Høringssvar.pdf
Aalborg Kommune - Bilag til høringssvar med referat af byrådets behandling af lovforslaget 13-12-202....pdf
Aalborg Kommune - Høringssvar.pdf
Aalborg Stift - Høringssvar.pdf
Aase Mouritsen - Høringssvar.pdf

7 nyvalgte medlemmer af Aalborg Byråd er imod, at der etableres en vestlig motorvej hen over Egholm

Set i forhold til prisen og de negative effekter etableringen af denne forbindelse giver for sundhed, miljø og klima, er de opnåede gevinster for trafikafviklingen og reduktionerne i rejsetiderne små. Der er stort set ikke nogen samfundsøkonomisk gevinst ved etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholm-linjen. Derfor opfordrer nedenstående 7 medlemmer af Aalborg Byråd til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger på de trafikmæssige udfordringer også undersøges, da dette ikke skete ved den seneste opdatering af VVMen. Disse alternativer bør både omfatte mulighederne for at løse udfordringerne ved forbedringer af den kollektive trafik, flytning af godstransport fra veje til vand og skinner og bedre forhold for cyklister uden etablering af nye vejforbindelser og alternativer hvori der indgår et ekstra tunnelrør og/eller den såkaldte City-løsning.

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO^2 udslippet – hertil kommer det CO^2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens og Aalborg Kommunes klimapolitik.

Etableringen af motorvejen vil medføre at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og lang flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm og Lindholm. Dette vil også påvirke disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker som, i dag er hårdt ramt af støj, ville en direkte indsats i form af bedre støjskærme og lavere hastighed på motorveje i bymæssig bebyggelse have betydeligt større effekt en etablering af en ny motorvej i Egholm-linjen

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder og forringe forudsætningerne for dyre- og fuglelivet både nord og syd for fjorden samt på Egholm. Vigtig natur vil få forringede vilkår og det gælder også for en række dyrearter– særligt fisk og fugle.

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt at forurenet vand fra motorvejen, herunder bl.a. ved mikroplast der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt.

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden.

Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning.

Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kun være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet.

Efter færdiggørelsen af VVM undersøgelsen er der kommet oplysninger frem, som tyder på en langt mere omfattende forurening af asbest i de områder, som vil blive påvirket af anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen den motorvej, end det fremgår af VVM-undersøgelsen. Set i lyset af dette bør disse asbestforekomsters omfang og placering afdækkes og der bør udarbejdes en plan for håndteringen af dette affald i anlægsperioden, inden en eventuel anlægslov fremlægges for folketinget. Særlig opmærksomhed bør der være på asbestforekomsterne i bunden af Limfjorden.

Heller ikke den truende forurening i området med PFAS blev inddraget i VVM undersøgelsen. Også her er der brug for en afdækning af problemets omfang og en plan for håndtering af dette, inden en anlægslov eventuelt fremlægges for Folketinget.

Vi mener, at Aalborg Kommune bør beholde de myndighedsopgaver, som kommunen har ifølge eksisterende lovgivning og protesterer imod, at anlægsloven på en række områder fratager kommunen disse opgaver. Vi ønsker også, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget.

Jane Østergaard (SF)

Peter Larsen (SF)

Daniel Nyboe Andersen (De Radikale)

Jes Lunde (De Radikale)

Lasse PN Olsen (Enhedslisten)

Anna Aaen (Enhedslisten)

Per Clausen (Enhedslisten)

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

På vegne af 9bevej Ejerlaug gør jeg venligst opmærksom på, at Vejdirektoratets opgave alene er at foretage de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, som Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets gigantiske konsekvenser i lyset af linjeføringens yderst begrænsede trafikale fordele. Konsekvenserne er, efter vores opfattelse, alt for voldsomme, i forhold til projektets trafikale effekt.

En historisk uskøn proces, der gang på gang har spændt ben for borgernes muligheder for at sætte sig ind i komplekst stof og formulere høringssvar, trumfes den 3. december 2021. På denne dato bliver 9bevej Ejerlaug gjort opmærksom på, at Forslag til Lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse er sendt i høring. En høringsfase om et kæmpe projekt i 7 mia. kroners klassen hen over julen med svarfrist 2. januar 2022. Timingen og den korte høringsperiode er dyb kritisabel. Det er kulminationen på et forløb med års frustrationer og en yderst mangelfuld VVM-proces, hvor man helt usædvanligt ikke medtager alternativer til linjeføringen over Egholm, selv om der findes adskillige.

Oveni dette kan man lægge, at de 7.800 indkomne høringssvar ved VVM-høringen i foråret 2021 end ikke var behandlet af Vejdirektoratet, før Infrastrukturforlig 2021 blev indgået 28. juni 2021! Det er forstemmende og en hån mod demokratiet og de tusindvis af borgere, der havde skrevet til Vejdirektoratet med en forventning om at blive taget alvorligt.

Tanken om, at forslaget til anlægsloven bliver sendt i høring med den korte deadline og en yderst uheldig timing bevidst er valgt for at stække kritikerne af linjeføringen, er vi mange, der får. For det er yderst belejligt, at Aalborgs nyvalgte byråd ikke får mulighed for at drøfte sagen, da byrådet først tiltræder den 1. januar - altså dagen inden svarfristen. Det nye byråd har ved kommunalvalget den 16. november 2021 fået en fordobling af mandater, der er imod linjeføringen over Egholm.

Vi anser det for direkte uansvarligt at vedtage Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, der ikke kommer til at løse de trafikale udfordringer, men tværtimod bringer flere problemer med sig, end den løser!

Det er uansvarligt at vedtage linjeføringen, der vil påføre sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere, og som vil forurene to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen!

I 9bevej Ejerlaug finder vi det stærkt bekymrende, at i tilfælde af den 3. Limfjordsforbindelse langs Egholmlinjen gennemføres, vil det betyde etablering af et omfattende motorvejsanlæg, der kommer til at gennemskære særlige drikkevandsinteresser (OSD). Motorvejen vil endvidere ligge tæt op af almene vandværkers kildepladser, hvor store dele af drikkevandet til Aalborg Kommune indvindes.

Nord for Limfjorden vil motorvejen krydse det nordvestlige område af et OSD-område og komme tæt på Lindholm Vandværks nye kildeplads Vikingevej. De to kildepladser har i alt syv aktive indvindingsboringer, der skal beskyttes.

Syd for Limfjorden vil motorvejen gennemskære Aalborg Forsynings store kildeplads ved Drastrup Enge og kildepladsen til det mindre private Drastrup Vandværk. I dette indvindingsområde er der 12 aktive indvindingsboringer.

Drastrup Enge er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er særligt sårbart overfor forurening. Det er samtidigt nøglekildeplads - det vil sige en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune.

Som beboere tæt på Drastrup Enge er vi meget opmærksomme på at efterleve de særlige restriktioner, der gælder i et område med særlige drikkevandsinteresser. Vi har påbud mod at sprøjte og gøde vores haver. Vi må have 1 hest pr. ha. Vi bruger ikke trykimprægneret træ. Vi har opdraget vores børn til, at vi har et fælles ansvar for at passe på vores rene drikkevand, som vi bogstaveligt talt bor ovenpå.

Fra Drastrup Enge leveres vand til en tredjedel af Aalborg indbyggere og virksomheder. Hvor skal de få rent drikkevand fra, hvis der på eller ved et kommende motorvejsanlæg sker en ulykke med forurening af grundvandet til følge? Det vil forårsage en menneskelig og miljømæssig katastrofe i et område, hvor grundvandet er dårligt beskyttet fra naturens side og meget sårbart for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene.

Ifølge miljøkonsekvensvurderingen vurderer Rambøll, at påvirkning af grundvandsmagasinerne forventes primært at ske i anlægsfasen, hvor der foretages midlertidig grundvandssænkning. Ved oppumpning i forbindelse med grundvandssænkningen, vurderes det samlet set, at konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold vil være “moderat”.

Det betyder:

- De omtalte drikkevandsmagasiner har høj følsomhed over for påvirkninger, som ikke kan gendannes til dets oprindelige tilstand - de vil få irreversible - varige skader
- Der forekommer miljøpåvirkninger, som typisk enten har stor udbredelse, der svarer til en radius af 10-50 km fra projektet,
- eller der forekommer miljøpåvirkninger af langvarig karakter (påvirkningen vil forekomme i et eller flere år), og som kan give irreversible (varige) skader.

Det er rystende, at miljøpåvirkningen kan brede sig i en radius i op til 50 kilometer og medføre irreversible (varige) skader - de kan altså sprede sig over hele de indvindingsområder, der er angivet.

Skulle ulykken ske, at fx en kemikalietransport forulykker og kører af motorvejen, kan det få fatale konsekvenser for de sårbare drikkevandsmagasiner i Drastrup Enge. Det får ikke alene betydning for mennesker og miljø i området her, men for en stor del af Aalborgs befolkning, der forsynes med drikkevand fra området.

Vi må og kan ikke risikere at sætte forsyningen af rent drikkevand over styr ved at anlægge en firesporet motorvej meget tæt på en vital nøglekildeplads. Vi har et ansvar overfor vores børn, børnebørn og kommende generationer for at skabe bæredygtig udvikling, der lever op

til FN´s Verdensmål. Opdatering af VVM-undersøgelse for Egholmlinjen bekræfter med al tydelighed, at det ansvar vil vi ikke kunne leve op til!

På samme måde er det helt uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der lever på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens levesteder.

I en tid, hvor vi dagligt bliver mindet om klimaforandringernes katastrofale konsekvenser, er det uansvarligt at vende det blinde øje til den kolossale klima- og miljøpåvirkning, projektet vil medføre.

Udover projektets enorme klima- og miljømæssige konsekvenser, så er det helt utilstedeligt at udsætte mennesker og dyr i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv. Det er dokumenteret, at linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit gravede ned i perioden 1977-1988.

Det er uansvarligt over for nulevende og kommende generationer at vedtage en motorvej, som kiler sig ind i et grønt bælte af bynær natur ved Lindholm, på Egholm, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Østerådalen og Drastrup Enge.

Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at motorvejsanlægget vil medføre:

“...omfattende og vedvarende visuelle påvirkninger, der forstyrrer oplevelsen af landskabet. Det skyldes, at der er tale om er stort teknisk anlæg, der vil dominere mange af landskabselementerne og dermed oplevelsen af landskabet.”

I Drastrup Enge vil et motorvejsanlæg ikke alene ødelægge den visuelle oplevelse. Den vil være en trussel mod det særlige drikkevandsområde, som forsyner en tredjedel af Aalborg by med rent drikkevand. Et område, hvor Aalborg Kommune og EU har investeret massivt i grundvandsbeskyttelse og udlagt tidligere landbrugsjord og råstofgrave til rekreative områder, der bruges flittigt af områdets beboere og af borgere fra det øvrige Aalborg.

I alle døgnets lyse timer. På alle tider af året møder vi mennesker, der dyrker friluftslivet - det være sig på hesteryg, på mountainbike eller til fods. Her mødes jagtforeninger for at træne deres hunde. Her tester cykelklubberne dagsformen. Her udfordrer orienteringsløbere hinanden i det kuperede terræn. Her kommer turister fra nær og fjern for at vandre i forfædrenes fodspor langs Hærvejen, der snor sig gennem den varierede natur. Her kommer fugleentusiaster for at opleve rovfugle. Her kan man lytte til nattergalens karakteristiske sang. Her inviterer lærere deres elever ud i det grønne undervisningslokale under åben himmel. Her bygger vores børn huler i skoven og tager guitaren med i engen på lune sommeraftener. Her går kærestepar hånd i hånd. Her kommer familier for at kælke på de sneklædte bakker.

Værdien af bynær natur er uvurderlig for en kommune som Aalborg, der ikke er rig på rekreative områder. Vi finder det helt hen i skoven overhovedet at overveje at anlægge en firesporet motorvej i nogle af de mest enestående naturområder, der omkranser den vestlige del af Aalborg.

Nærheden til naturen og mulighederne for rekreative oplevelser har stor betydning for menneskers mentale og fysiske sundhed. Friluftsrådet undersøgte i 2017 Danskernes Friluftsliv. Undersøgelsen viste blandt andet, at:

“Tre ud af fire danskere danskere oplever, at friluftsliv øger deres livskvalitet. 84 procent oplever en effekt på deres psykiske velvære og humør. Samtidig siger 79 procent af de omtrent 10.000 adspurgte danskere, at de søger ud i naturen for at slappe af.”

Men de færreste af os slapper af, når vi påvirkes af støj! Og med en firesporet motorvej, der skærer gennem de rekreative område, ja så vil der forekomme støj, uanset hvor i området man færdes, for ifølge den opdaterede VVM-undersøgelse, må man forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Det fremgår af Miljøkonsekvensvurderingen, at: “I driftsfasen forventes en væsentlig forøgelse af støjpåvirkningen i området langs Egholmlinjen sammenlignet med situationen uden en motorvej….I nogle områder vil påvirkningen fra støj være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveauet, ligesom motorvejsstøjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som findes i forvejen.”

Vi opsøger stilheden og roen i naturen, når bymiljøet stresser os, fordi vi bombarderes med sanseindtryk. Vi mister overblik og evnen til at håndtere stress. En bynær motorvej vil medføre en enorm belastning for estimeret 26.000 flere borgere, der får reduceret deres deres livskvalitet betragteligt og forhøjet risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn. Vi er nødt til at råbe vagt i gevær i Aalborg, der er i forvejen er Danmarks mest støjplagede by!

Adgangen til bynær natur og indsatsen for at øge biodiversiteten får større og større betydning, når vi vælger, hvor vi vil leve vores liv. Vi søger steder hen med en mangfoldig flora og fauna. Vi tiltrækkes af de sjældne sommerfugle som sørgekåben, der kan ses i Drastrup. Vi fascineres af hornuglen, der holder til i de tidligere råstofgrave. Vi holder lige så meget af de daglige traveture i skoven, engen og bakkerne som vores firbenede venner.

Vi er alvorligt bekymrede for, at indsatsen for at beskytte drikkevandet ved Lindholm og Drastrup og fremme biodiversiteten i den fantastiske natur ved Lindholm, på Egholm, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Østerådalen og Drastrup Enge, sættes over styr.

Vi opfordrer derfor Folketinget til at afvise den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom, men også langt mere effektiv måde at løse myldretids trængslen ved Limfjordstunnelen på. De trafikale udfordringer kan eksempelvis løses betydeligt billigere og langt mere skånsomt ved at vedtage et af de to østlige alternativer; “City Tunnelen” eller “Bypass-tunnelen” (et tredje rør) med reversibel trafik. Alternativer, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til, hvilket kan tilskrives et begrænset kommissorium.

Vi finder det i øvrigt særdeles utilstedeligt, at transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men kan “varetage dens hensyn” helt på egen hånd. Med anlægsloven får transportministeren magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning med

begrundelsen: “*På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange [...]”*. Det er dybt foruroligende, at magtens tredeling på denne måde sættes ud af kraft, og klageadgange afskæres af hensyn til at “*sikre fremdrift i projektet”*, som det hedder.

Transportministeren skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, således at vi kan få efterprøvet ved domstolene, om beslutningerne er lovlige. Vi finder det ligeledes helt utilstedeligt, at transportministeren foreslår at fjerne vores klageadgang generelt.

Vi vil bede Folketinget respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Egholmlinjen kommer til at skære Drastrup midt over. Den vil påvirke mange menneskers mentale og fysiske sundhedstilstand. Undersøgelser viser, at støj gør os syge.

Derfor er vi imod Egholmlinjen! Vi ønsker et retvisende beslutningsgrundlag, der forholder sig til alternative løsninger. Alt andet er uansvarligt!

Denne indsigelse er indsendt af 9bevej Ejerlaug, Drastrup

(Nibevej 135 forholder sig neutral - Nibevej 137 tilslutter sig ikke indsigelsen)

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Nibevej 102			x	
-11- 100		x		
-11- 66			x	
-11- 64A	x			
-11- 65			x	
-11- 69 A		x		
-11- 107		x		
-11- 109		x		
Lunekrogen 3		x		
-11- 5		x		
-11- 7		x		
-11- 14		x		
-11- 8		x		
-11- 6		x		
-11- 4		x		
Nibevej 115		x		
Drastrup Skovvej 3		x		
-11- 5		x		
-11- 7		x		
-11- 11		x		
	1	16	3	

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Niberej 142			X	
Niberej 141		X		
-11- 139		X		
-11- 137		X		
-11- 138		X		
-11- 136		X		
-11- 134		X		
-11- 133		X		
-11- 122 E		X		
-11- 122 G3			X	
-11- 122 G4		X		
-11- 122 F		X		
-11- 122 B		X		
-11- 122 C		X		
-11- 116 st		X		
-11- 116 1.		X		
-11- 116	X			
-11- 114 th		X		
-11- 114 tv		X		
-11- 108			X	
	1	16	3	

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Drastrup Skovvej 17		X		[illegible]
— 11 — 19		X		DORY EL-Hajj
— 11 — 21		X		[illegible]
-11- 33		X		[illegible]
-11- 23		X		[illegible]
-11- 39		X		[illegible]
-11- 43A		X		[illegible]
-11- 32		X		Lotte A. Nielsen
-11- 28		X		MIKKEL CHRISTENSEN
-11- 26		X		[illegible]
-11- 24		X		[illegible]
Depotvej 1		X		[illegible]
-11- 3		X		[illegible]
-11- 7		X		[illegible]
-11- 13		X		Tina Skovkim
-11- 15		X		[illegible]
-11- 14		X		[illegible]
Drastrup Skovvej 22		X		[illegible]
-11- 18		X		[illegible]
-11- 16		X		[illegible]

0 20 0

3. Limfjordsforbindelse / Drastrup

Adresse	+ Egholm	+Østrør	ingen	Underskrift - Indsigelse Ja Tak
Drastrup skovvej 12		X		T. Nielsen
-"- 10		X		[illegible]
-"- 8		X		[illegible]
-"- 4		X		Tommy Christensen
-"- 28		X		Birgit Hansen
Bjergfyrvej 1		X		Nedergaard
-"- 3		X		[illegible]
-"- 5		X	X	Rune Andersen
-"- 9		X		W. Gertsen
-"- 11		X		[illegible]
-"- 14		X		[illegible]
-"- 10		.	+	[illegible]
-"- 4		X		Henny Iversen
-"- 8		X		Kim Mathiasen
-"- 2		X		[illegible]
Nibevej 121		X		[illegible]
Nibevej 144		X		[illegible]
LUNEKROGEN 16		X		[illegible]

0 16 2

For 2
imod 16

Høringssvar vedr. vedtagelse af anlægslov af 3 Limfjordsforbindelse i Egholmlien på vegne af 76 Husstande i Drastrup, 9200 Aalborg SV

I Drastrup – en lille landsby som Egholmlinjen vil skære midt over – er vi dybt bekymrede for de alvorlige konsekvenser denne motorvej vil give.
Det får kolossale konsekvenser for vores liv og trivsel, og det vil blive umuligt for os alle, nogensinde at nyde udelivet i vore haver pga. alvorlige og sundhedsskadelige støjgener og forurenende partikler fra køretøjerne på motorvejen.
I forvejen kan vi høre summen fra E45 samt støj fra Nibevej og Ny Nibevej.

Der foreligger stadig ingen planer for, hvordan Nibevej skal føres over motorvejen, og det er derfor uvist hvordan husejerne på Nibevej overhovedet skal komme ud fra deres ejendomme da Nibevej hæves flere meter over terræn. Hvordan kan man vedtage en plan, når planen endnu ikke er fuldstændig??
Motorvejen bliver presset ind i mellem 1 villa og en udlejningsejendom.

Drastrup har i mere end 30 år været særligt beskyttet (OSD) område grundet de store grundvandmagasiner, som ifølge VVM bliver varigt skadet allerede i anlægsfasen. Undergrunden består fortrinsvis af kalk, sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under "særligt skærpede vilkår". Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet. (Der findes andre og bedre alternativer hvorfor det ikke retmæssigt er nødvendigt, da det ikke er sidste udvej at lægge motorvejen her).

I Drastrup er de matrikler der har mark/eng tæt på boringerne, underlagt stramme restriktioner og vi får årligt kontrolbesøg. Vi har påbud om, at vi ikke må sprøjte, fræse eller gøde vores haver og vi må kun have 0,4 Dyreenhed pr ha på ejendommene. Selvom arealet er på 1,5 ha (15.000 m2) tåler grundvandsmagasinerne ikke en større belastning grundet deres store sårbarhed. Ejendommene ligger ikke engang ovenpå drikkevandsområderne – men da grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen, er f.eks. belastningen af 1+½ hest på 1,5 HA max-grænse. 1½ hests tis/afføringer er altså grænsen for at undgå forurening og dermed kemisk forandring af grundvandets sammensætning. Det er særdeles tankevækkende. Det er derfor meget svært at forstå, at en 4-sporet motorvej placeret direkte over drikkevandsmagasinerne, har lavere miljømæssig påvirkning af drikkevandet end 1½ hest
Det er yderst kritisabelt at løbe den risiko, da Vandforsyningen i Drastrup er Aalborgs Nøglevandværk.
Alene af denne grund bør forslaget forkastes.

Vores børn, børnebørn og fremtidige generationer har også ret til rent drikkevand, men det kan de ikke få, såfremt denne motorvej bliver vedtaget. Det er uacceptabelt.

Støj

Ved en linjeføring i Egholmlinien vil vi borgere i Drastrup som sagt få ALVORLIGE støjgener – over 58 db -og sikkert LANGT over beregningerne, hvilket er meget bekymrende. Ca 26000 nye borgere i Aalborg og Nørresundby vil blive plaget af støj fra denne motorvej, hvilket er dybt bekymrende.

Det er desuden stærkt kritisabelt at VD ikke benytter WHO's støjgrænse på 53 db.
Erfaringer fra Silkeborgmotorvejen viser at støjgenerne er meget værre end beregningerne viste "på papiret", da beregningerne er en gennemsnitsberegning i løbet af døgnet.

Trafikken på motorvejene til og fra de store byer øges for hvert år der går. Det medfører mere og mere støj for hvert år der går. Selvom den danske bilpark forventes at have flere elbiler i årene der kommer, hjælper det ikke på støjproblemet. Støj på motorvejene er i høj grad en konsekvens af dækstøj og ikke motorstøj. Derfor er der behov for handling nu, også selvom der skulle komme markant flere elbiler i fremtiden. Støjen fra de danske motorveje forventes at stige i de kommende år.

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO, kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger.

Støj kan påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. I Drastrup ligger byens legeplads alarmerende tæt på den planlagte linjeføring.
Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning.

En undersøgelse fra 2012 fra Mette Sørensen (Kræftens Bekæmpelse) bekræfter, at vejstøj giver en forøget risiko for blodprop i hjertet.

Undersøgelsen viser, at en 10 dB stigning i vejtrafik giver en øget risiko på 12 % for at få blodprop i hjertet. Tallene svarer til, at ca. 3,7 % af tilfældene af blodprop i hjertet skyldes vejtrafikstøj, svarende til ca. 330 nye tilfælde hvert år i Danmark.

En dansk undersøgelse fra 2012 viser, at støj fra vejtrafik øger risikoen for at få diabetes. Undersøgelsen viser, at ca. 1400 mennesker årligt diagnosticeres som følge af støj fra trafikken, svarende til ca. 5% af alle nye diabetes tilfælde.

En dansk undersøgelse fra 2011 viser, at mennesker der bor på adresser med meget støj fra vejtrafikken, har en øget risiko for at få slagtilfælde, dvs. blødning eller blodprop i hjernen. Under forudsætning af at de anvendte forudsætninger er korrekte viser beregningerne, at 5% af alle slagtilfældene skyldes støj fra vejtrafikken. Det svarer til cirka 600 nye slagtilfælde årligt i Danmark skyldes støj fra vejtrafikken.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser. Det er forsigtigt anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver. Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdomme.

Der findes bedre og billigere løsninger

Man placerer en motorvej i vest – når behovet er i øst. Det er helt tosset.
Løs problemet hvor det er – nemlig i øst. Lad være med at skabe nye problemer i vest. Det er ikke raketvidenskab. Det er dumt at operere i armen, hvis knuden der skal fjernes, sidder i maven.
Man skylder os og borgerne i Aalborg, at kigge på andre løsninger, som man bør gøre i en ordentlig

demokratisk VVM proces
Det kunne være et ekstra rør i øst med 3 spor, eller et af de 2 nye forslag – en citytunnel eller en Ådalsforbindelse – se vedhæftede forslag.
Alle 3 forslag koster under det halve at Egholmforbindelsen.

Anlægsloven lægger op til begrænsning af klageadgangen og tilsidesættelse af øvrig lovgivning, som processen afspejler. Transportministeren foreslår at Transportministeren ikke skal overholde lovgivningen, men alene selv varetage dens hensyn, hvilket er stærkt foruroligende og utrygt. Især taget i betragtning at han udviser manglende respekt for asbestdeponierne, og nærmest latterliggør Aalborgs bekymrede borgere, som står lige i skudlinjen med livet som indsats.

På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet mener Transportministeren, at det er vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.

Men netop på grund af motorvejsprojektets størrelse og konsekvenser er det særdeles vigtigt, at en sådan fravigelse skal overholde den almindelige lovgivning, og også således, at det bliver muligt at få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er i det hele taget utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne klageadgange generelt.

”Danmark skal bygges med ret og pligt” – (citat: Statsministerens nytårstale 01.01.2022). Et citat som forpligter!!! Borgerne har ret til at blive hørt – og politikerne har PLIGT til at lytte og udvise ansvarlighed på Danmarks vegne!! JA TAK!

Statsministeren har også lige i sin nytårstale lovet at Danmark vil ”gå foran i klimakrisen” – det hænger absolut ikke sammen med flere motorveje. TAG GRØNT ANSVAR NU!

Naturen forandres med foruroligende hast. Vi er nødt til at indse, at vi ikke kan fortsætte med at drøne afsted, bare fordi vi kan.

LYT TIL BORGERNE I AALBORG – Der er massiv modstand blandt borgerne, og masser af saglige argumenter imod 3 Limfjordsforbindelse over Egholm, som er helt ude af trit med behovet, og sund og GRØN fornuft

NEJ TAK til Egholmmotorvej – sæt klimasituationen og menneskers trivsel og sundhed som førsteprioritet på dagsorden. Det skylder I, som er politikerne, os i Aalborg og resten af Danmark.

På vegne af 76 HUSSTANDE i Drastrup, 9200 Aalborg sv (underskrifter vedhæftet)

Lone Thomsen

Høringssvar til Vejdirektoratet vedr. etablering af den 3. limfjordsforbindelse

Nuværende PROBLEM med Limfjordsforbindelsen

1) Periodevis meget trafik – for meget trafik
2) Spærring – eller delvis spærring- i forbindelse med uheld
3) Ingen umiddelbar alternativrute
4) Støjgener hos naboer til motorvejen

Egholmforbindelsen vil ikke løse ovenstående problemer bl.a. fordi:

De seneste års udviklingen i – og omkring Aalborg har gjort "Egholmforbindelsen" forældet og utidssvarende.

a) Aalborgs udvikling foregår i Øst
b) Erhvervsmæssigt – store og mellemstore industrier og østhavnen mm
c) Arbejdspladsmæssigt – industri, universitet, hospital mm
d) Bosætningsmæssigt – Sdr. Tranders, Klarup m.fl.
e) Trafikmæssigt – industri, universitet, hospital. Service og beboelse
f) Servicemæssigt – Supersygehus, universitet, Novi o.l.
g) Ingen egnede tværgående vejforbindelser mellem øst og vest ved Aalborg

Jeg vil sammenligne Egholmforbindelsen med den skræmmende tanke man havde om "Søringen" langs søerne i København i 1960 erne.

Egholmforbindelsen er en meget dyr forbindelse, og vil ikke blot være spild af penge
Den vil være direkte skadelig for Aalborgs fremtid.

En udbygning af den eksisterende forbindelsen i øst vil være det naturligste og det rigtigste.
Samtidig kan der ofres betydelige ressourcer på en forbedring af støjgenerne langs den eksisterende motorvej – Dette problem løses jo ikke med en Egholmforbindelse.

Den industrielle og arbejdspladsmæssige mm udviklingen foregår i det østlige Aalborg
Den rekreative udvikling foregår i den vestlige del af Aalborg - som f.eks.
Lystbådehavn, friluftsbadet, Streetfood , Egholm og meget andet.

Andre større byer ville give deres "Højre arm" for at have en " Egholm" i deres umiddelbare nærhed.
Den ligger i det rekreative byområde, og der er skal ikke meget fantasi til at udnytte dette.
Jeg fatter ikke at Aalborg har interesse i at lade sig omkranse og spærre sig inde af motorveje.

Det kan der altså ikke være en fremtid i for byen.
Aalborg vil miste interesse/tiltrækning og visne.

MVH Alice Kotyza, [redacted]

Til rette vedkommende D. 28-12-2021

I forbindelse med de tekniske undersøgelser virker det til at Vejdirektoratet har mistet sit fokus i forhold til dens rolle i sagen omkring miljøkonsekvens rapporten i forbindelse med en evt. 3. limfjordsforbindelse over Egholm. På baggrund af rapporten skal folketinget således forholde sig til projektet miljømæssige konsekvenser, som jeg absolut ikke mener står til måls for den effekt en evt. 3. limfjordsforbindelse kan medføre.

Jeg finder det meget underligt, at vedtage en løsning som vil påfører støjforurening for mange tusinde borger, samt en reel risiko for at forurene en af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.

I en tid hvor vi har fokus på naturen og ønsker bæredygtighed virker det meget besynderligt, at løsningen er en 3. limfjordsforbindelse over en unik Ø med et enestående dyreliv.

Jeg vil opfordre Folketinget til at afvise løsningen, hvor den 3. limfjordforbindelse indeholder en vejføring over Egholm. Hvorfor ikke benytte en af de billigere og mere skånsomme løsninger, som er belyst med afsæt i en udbygning af løsningen i Aalborg Ø. Her tænker jeg på et evt. 3. rør eller en “City tunnel”.

Vh.

Anders Møller

Høringssvar fra over 100 nordjyder vedr. Anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse:

VVM 2021 MANIPULERER – 3 EKSEMPLER

Hvis man som folketingsmedlem skal sætte sig ind i sagen om 3. Limfjordsforbindelse, vil man typisk søge information om

- Hvor er vejen placeret geografisk – virker det logisk?
- Aflaster vejen den nuværende forbindelse tilstrækkeligt?
- Er der taget vare på ulemper som f.eks. støj?

På alle disse tre områder giver VVM-rapporten et forkert indtryk, hvis den læses hurtigt, hvilket vel er den eneste mulighed for folketingspolitikere og andre, der har begrænset tid til rådighed til at sætte sig ind i denne sag.

1. MANIPULATION MED BYENS UDSEENDE

Vejdirektoratet benytter et kort, hvor der mangler en masse trafikskabende mål i Aalborgs østlige del. F.eks. er en række af byens største virksomheder angivet som ubebyggede marker! Kortet passer bedre til situationen omkring år 1970. Med sådan et kort får man det indtryk, at en motorvej via Egholm vil fungere fint i forhold til at skabe ”balance” i vejsystemet i Aalborg, da Limfjordsbroen opfattes som placeret i midten. I dag er Aalborg udvidet markant mod øst, og det er snarere Limfjordstunnelen, der ligger i midten. En forbindelse via Egholm ligger derfor vest for den vestlige forbindelse (Limfjordsbroen), hvilket gør den mindre relevant.

2. MANIPULATION MED VEJENS AFLASTNING

Ved at regne med en særdeles lav generel trafikstigning svarende til 1,2 % pr. år frem til 2040 opnås, at en forbindelse via Egholm vil være tilstrækkelig til at sikre aflastning af Limfjordstunnelen. Kommer der mere trafik end dette, løses problemet ikke. VVM problematiserer overhovedet ikke dette forhold. I stedet bringes på den centrale side ”Trafikale Effekter” et kort, som efterlader det indtryk, at Limfjordstunnelen aflastes en hel del ved, at trafikken fordeles ligeligt mellem de to forbindelser.

Men kortet vedrører kun fjerntrafik fra E45 syd, hvilket ikke direkte skjules, men næppe tages så tungt af den person, der skal skimlæse materialet. Problemet er, at fjerntrafikken kun udgør ca. 25 % af den trafik, der skal ekspederes via motorvejene ved Limfjorden, resten er trafik med mål eller udspring i Aalborg Kommune. Og her er vejen via Egholm meget lidt anvendelig.

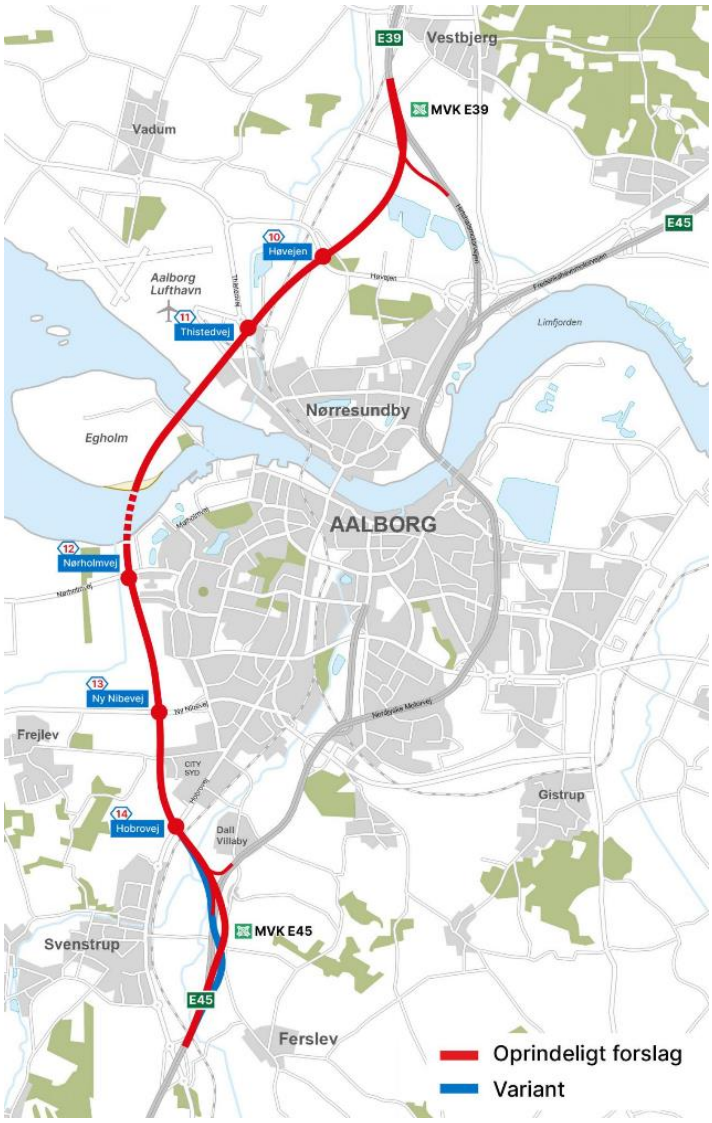
Samlet set fordeles trafikken i VVMs prognose (som man skal finde inde i en baggrundsrapport) med forholdsvis lille trafikmængde via Egholm (32.500 biler), mens langt den største del fortsat vil køre via Limfjordstunnelen (73.300 biler). Der findes ikke i VVM et kort eller et søjlediagram, der illustrerer forholdet mellem disse trafikmængder og derved tydeliggør Egholmforbindelsens manglende evne til at aflaste.

3. MANIPULATION MED VEJENS STØJBELASTNING

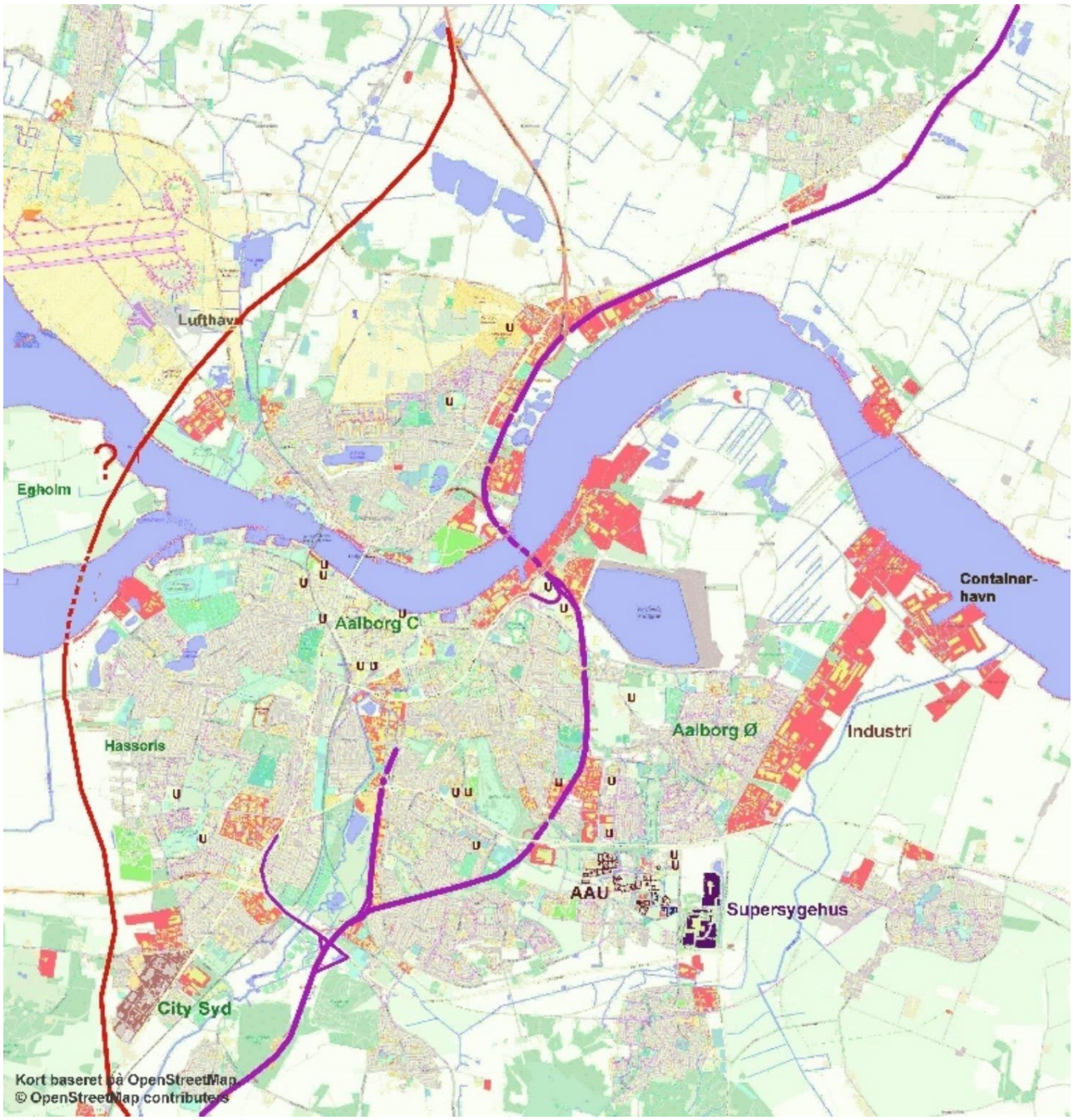
Afgørende for den nye motorvejs sundhedsmæssige påvirkning er det såkaldte støjbelastningstal, SBT. På VVM's side om støj angives SBT til 107, hvis ikke motorvejen bygges og 82, hvis den bygges. Der er altså tale om en væsentlig NEDGANG i støjen! Dette opnår Vejdirektoratet via en ekstra støjskærm placeret på den modsatte motorvej, altså på E45 ud for Dall. Denne støjskærm bør etableres uanset valg af linjeføring for en Limfjordsforbindelse, og folketinget er velvillige for at finde penge til den slags. Den bør derfor ikke regnes med til vestlige motorvejsprojekt. Dette er groft misvisende.

ILLUSTRATIONER TIL OVENSTÅENDE:

AD. 1. Kort, der benyttes i VVM:



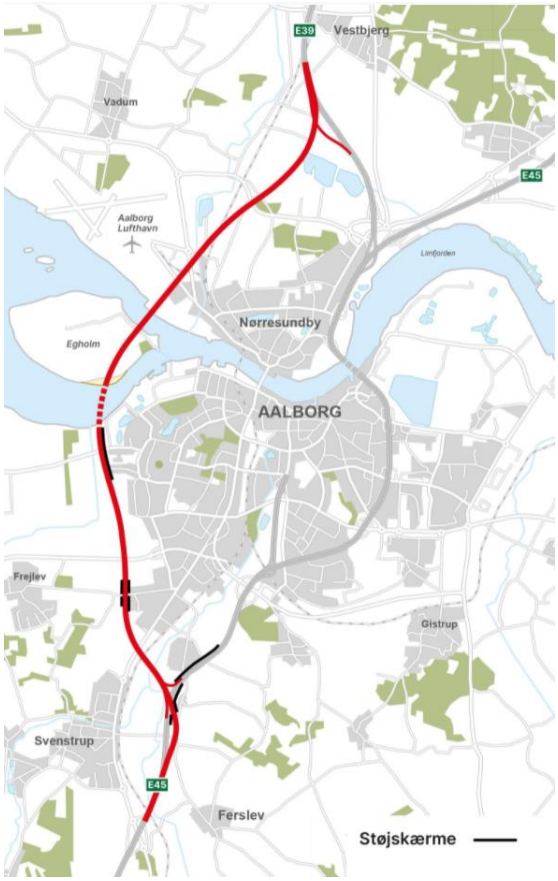
Mere korrekt kort, med rødt er markeret ting, der mangler på kortet ovenfor:



Manglende ting på Vejdirektoratets kort er flere af Aalborgs største virksomheder, bl.a. Siemens Gamesa, Bladt, Fibertex, Aalborg Portland, Aalborg Containerhavn, Flere fragtmandscentraler, GomSpace, det nye Supersygehus, Nordjysk Videnspark, Gigantium, industriområder langs E45 i Nørresundby, Vendsysselværket. På kortet ses desuden placeringen af en række uddannelsesinstitutioner, som også ligger mod øst, markeret med U.

AD. 2. Kortet der giver det falske indtryk, at Egholmmotorvejen tager godt fra.
Man tænker umiddelbart kun på fjerntrafik, men langt det meste er lokaltrafik.

AD 3: Bemærk den store støjskærm på den forkerte motorvej:



Med venlig hilsen

Ragnhild Bennedsen
Keth Olesen
Birte Varotsis
Bo Højsgaard
Naja Mie Balta
Ronni Algaret
Michelle Poulsen
Gitte Dybro
John Nygaard Christensen
Mogens Jensen
Ruth Imer
Frode Vilfred Andersen
Søren Kollerup Madsen
Ingelise Tarber
Ebbe Stig Tarber
Sigrid Boesen
Brian Gordon
Gitte Paracha Thorhauge
Katja Thomsen
Ulla Bryanne
Pia Olsen
Erik Christensen
Mathias Christensen
Helle Schirrer Rasmussen
Jesper Erichsen
Ellen Borup Bech
Kirsten Jacobsen
Rikke Aagaard
Helle Juul
Anette Madsen
Hanne Stuhr
Paul Wardle
Lucie Petersen
Marianne Wittrup Johansen
Erik Lund
Lone Stoustrup
Signe Bregnedal Knudstrup
Lars Juul
Anne-Mette Hostrup Aagaard

Anette Breum [redacted]
Dennis Thomsen [redacted]
Anders Nielsen [redacted]
Michael Kenneth Boje Jensen [redacted]
Charlotte Burskov Pape [redacted]
Mette Sonne [redacted]
Erik Larsen [redacted]
Signe Wang Carlsen [redacted]
Jan Varberg [redacted]
Jette Nielsen [redacted]
Christopher Z Christensen [redacted]
Jesper Zimmer Christensen [redacted]
Jeannette Zimmer Christensen [redacted]
Jytte Thomsen [redacted]
Laura Thomsen [redacted]
Regnar Thomsen [redacted]
Ole Rosenørn de Lasson [redacted]
Diana Rosenørn de Lasson [redacted]
Karin Rasmussen [redacted]
Kim O. Hansen [redacted]
Lone Wolfsen [redacted]
Peer Wolfsen [redacted]
Jens Johansson [redacted]
Lone Thomsen [redacted]
Ulla Rasmussen [redacted]
Ulrike Pielmeier [redacted]
Sidse Høyrup Clemmensen [redacted]
Kirsten Reenberg [redacted]
Jens Kruhøffer [redacted]
Annette Roed Ottosen [redacted]
Casper Knudsen [redacted]
Charlotte Lund Thomsen [redacted]
Mikkel Lund Thomsen [redacted]
Iben Leer Parnell [redacted]
Birthe Ditlev Johansen [redacted]
Nanna Moltke [redacted]
Lone Pedersen [redacted]
Annette Hagemann Andersen [redacted]
Eva Due Kristensen [redacted]
Signe Bonne Damgaard [redacted]

John Chr. Bøgh [redacted]
Bettina Eriksen [redacted]
Niels Rytter Poulsen [redacted]
Birte Svop [redacted]
Ane Kristine Bang Rødkjær [redacted]
Peter Breum [redacted]
Torsten Lund Andersen [redacted]
Annette Lund Andersen [redacted]
Aase Mouritsen [redacted]
Mona Elisabeth Pedersen [redacted]
Thomas Villefrance [redacted]
Janni Greve Jacobsen [redacted]
Kurt Skjødt Pedersen [redacted]
Henrik Sakstrup [redacted]
Sonja Bindner Andreassen [redacted]
Ole Storm [redacted]
Bente Schmidt Nielsen [redacted]
Claus Haulund [redacted]
Tine Poulsen [redacted]
Jan Thomsen [redacted]
Dorrit Olesen [redacted]
Line Tarber [redacted]
Tage Jepsen [redacted]
Kaya Verge [redacted]
Sebastian Zimmer Christensen [redacted]
Anders Wested [redacted]
[redacted]

HØRINGSSVAR ANLÆGSLOV 3. LIMFJORDSFORBINDELSE 2. JAN. 2022

I henhold til den fremsatte anlægslov er de vigtigste formål med vejen
- at **formindske trængselsproblemer på E45 i myldretiden**.
- at **forhindre kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser**.

Det aktuelle motorvejsprojekt vil ikke kunne opfylde de to formål.

FORMÅL 1: TRÆNGSEL

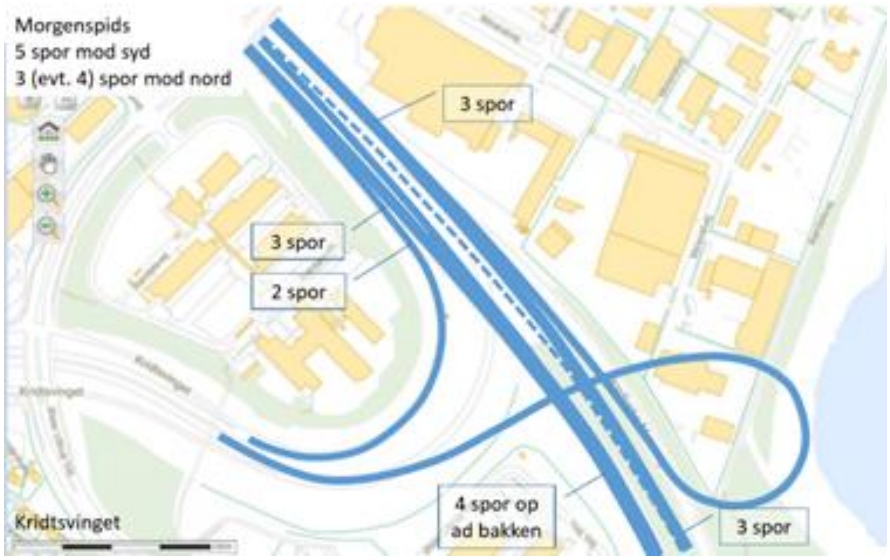
En motorvej via Egholm vil jfr. Vejdirektoratet **aflaste Limfjordstunnelen med 24 %,** hvilket er utilstrækkeligt, hvis trafikstigningen bliver større.

Vejdirektoratet forudser dog kun, hvad der svarer til en årlig trafikstigning på **1,2 % pr. år.** frem til 2040 for motorvejene på tværs af fjorden ved Aalborg. Denne stigning ligger åbenbart i computerprogrammet Landstrafikmodellen.

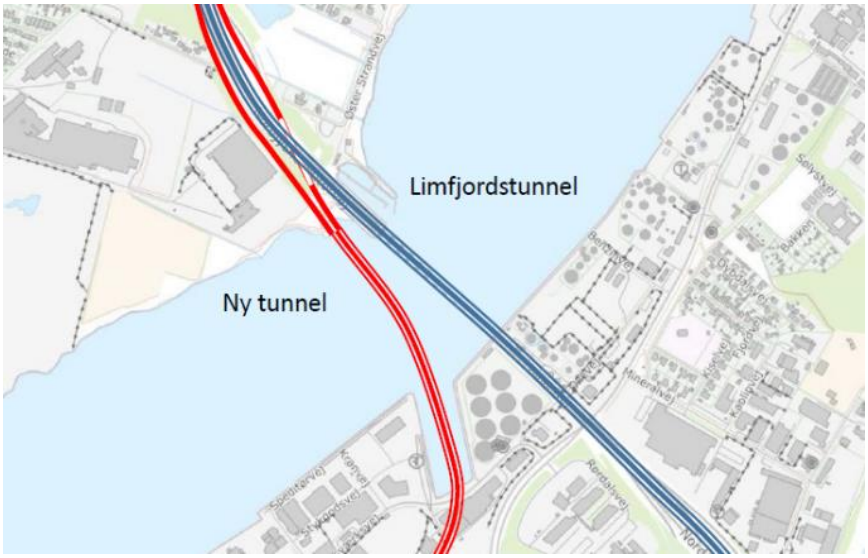
Dette tal er urealistisk lavt, da stigningen fra 2009-19 i Limfjordstunnelen har svaret til 2,4 % pr. år og da stigningen på hele motorvejsnettet fra 2010-2018 har svaret til 4,1 % pr. år.

En mere østligt placeret 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste bedre.

Der er foreslået flere modeller, bl.a. et enkelt ekstra rør lige øst for denne, kombineret med, at det midterste rør kan ekspedere trafik i begge retninger. En tegning fra civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen:



Senest er der kommet en ny ide om en såkaldt **Citytunnel** med 2x2 spor lige vest for Limfjordstunnelen. Ideen er beskrevet her: en-3-limfjordsforbindelse.dk. Den er også udformet af Anker Lohmann-Hansen, denne gang efter konsultation med den landskendte professor i transportmodeller Otto Anker Nielsen, DTU:



En **Citytunnel** ekspederer trafik fra nord mod Aalborg City og omvendt. Med en sådan tunnel fjerner man fuldstændig de kritiske tilkørsler nær Limfjordstunnelens tunnelåbning. Dvs. man får både aflastet Limfjordstunnelen og begrænset antallet af uheld. Som en sidste bonus øges Limfjordstunnelens kapacitet, når der kan køres lige igennem. Forsigtigt vurderet øges kapaciteten fra 80.000 til 90.000.

Spørger man Vejdirektoratet, om det er muligt at få en beregning af situationen med en Egholmforbindelse og højere trafikstigning end den, der benyttes i Landstrafikmodellen, får man at vide, at det ikke er muligt at ændre tallet for den generelle trafikvækst i dette computerprogram.

Tabellerne herefter er derfor hjemmelavet via simpel fremskrivning med 1 og 2 %:

TRAFIK I LIMFJORDSTUNNELEN

	med Egholmvej		**med Citytunnel**	
	1%	2% stigning	1%	2% stigning
2019	88.700	88.700	88.700	88.700
2025	94.157	99.891	94.157	99.891
2030	98.960	110.287	98.960	110.287
2035	79.046	92.542	71.765	84.019
2040	83.078	102.174	75.426	92.763
2045	87.316	112.808	79.274	102.418
2050	91.770	124.550	83.317	113.078

Rød farve: Over kapaciteten (80.000 / 90.000)
Hele beregningen: 3-limfjordsforbindelse.dk/tabel

Konklusion: Såfremt stigningen bliver blot 2 %, vil man **ikke fjerne trængslen** i Limfjordstunnelen via en Egholmforbindelse. En mere østlig linjeføring f.eks. i form af en Citytunnel, vil aflaste langt bedre.

FORMÅL 2: MINDRE KØDANNELSE IFM. UHELD

Hvad angår at **forhindre kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser**, kan problematikken deles i to:
(1) begrænsning af antallet uheld/hændelser, der sætter trafikken i stå og
(2) håndtering af situationen, når disse sker.

Der er uforholdsmæssigt mange uheld i Limfjordstunnelen og på den sydgående motorvejsstrækning i Nørresundby. Disse skyldes (1a) fejlagtig udformning af tilkørsler, (1b) stor trafikmængde, (1c) andet.

Forslaget om Citytunnel indebærer ombygning af de fejlagtigt udformede tilkørsler og reducerer trafikmængden i tunnelerne, altså både 1a og 1b. En Egholmmotorvej hjælper kun på 1b (mindre trafikmængde).

CA. ANTAL UHELD PR. UGE I LIMFJORDSTUNNELEN

	med Egholmvej		**med Citytunnel**	
	1% årlig stignir	2% årlig stignir	1% årlig stigning	2% årlig stigning
2019	2,2	2,2	2,2	2,2
2025	2,4	2,5	2,4	2,5
2030	2,5	2,8	2,5	2,8
2035	2,0	2,3	1,0	1,2
2040	2,1	2,6	1,1	1,3
2045	2,2	2,8	1,1	1,5
2050	2,3	3,1	1,2	1,6

Når uheld/hændelser sker i Limfjordstunnelen
.. findes der alternative ruter både ved valg af Egholmforbindelsen og Citytunnelen, men der er forskel på, hvor let man kan komme frem til disse. Egholmtunnelen er lettest at komme frem til for fjerntrafikken (1/4 af den fjordkrydsende motorvejstrafik). Citytunnelen er lettest at komme frem til for trafikken til og fra byområdet (3/4 af den fjordkrydsende motorvejstrafik).

Når uheld/hændelser sker andre steder på E45 ved Aalborg
… findes der alternative ruter ved begge linjeføringer, enten via Egholm eller via Citytunnelen (via Ådals-motorvejen).

Når uheld sker på E45 ud for Nørresundby
…findes der kun en alternativ rute i den vestlige model.

Ved valg af Citytunnelen vil E45 blive udvidet fra to til tre spor syd for fjorden og fra tre til fire spor nord for fjorden. Dette nedsætter både antallet af uheld og gør det lettere at komme forbi uheld.

Alt i alt vurderes, at den største sikkerhed mod kødannelser pga. uheld og andre hændelser opnås med Citytunnelen, altså en østlig løsning.

FORRENTNING

I 2011 vurderede man en Limfjordsforbindelse via Egholm til at have en forrentning på **7,8 %.** I VVM 2021 vurderes den samme version til en forrentning på 3,3 % og en let ændret version en forrentning på **3,5 %.** Dette er tæt på den såkaldte **diskonteringsrente.** Forrentningen er altså så lav, at staten kunne opnå tilsvarende ved at investere sine midler på anden vis.

En 3. Limfjordsforbindelse er, foruden at være **det dyreste projekt** i Infrastrukturplan 2035 et af de projekter i planen, **der giver den dårligste forrentning**. Se Nordjyskes artikel om emnet her og se en opgørelse over forskellige projekters interne rente vurderet i 2016 i denne tabel (hvor 3. Limfjord skal rykkes ned til området ved 3,5 % rente).

Ser man kritisk på **CO2-delen af beregningen,** kan projektets samlede forrentning ende med at være direkte negativ:

- **CO2** er slet ikke medregnet **for anlægsfasen.** Der forventes jævnfør anlægsloven et udslip på 272.000 tons. En beregningspraksis, hvor man medregner det CO2 fra anlægsfasen, **anbefales** bl.a. af professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen og professor i miljøøkonomi på Aarhus Universitet Brian Vad Matthiesen (kilde Mobility PRO 16. april 2021 / NOAHs høringssvar).
- **Omvejskørsel** via Egholm på grund af manglende plads i Limfjordstunnelen eller uheld i denne, vil også danne ekstra CO2. Da vi ikke kan få den sat ind i Landstrafikmodellen med realistiske trafikstigninger, kan vi ikke kende omfanget af den. Omvejene er mellem 3,5 km (mellem E45 nord og E45 syd) og 22 km (mellem E45 nord og Aalborg Universitet i Aalborg Øst via ”motorvejsringen”).
- Egholmmotorvejen tænkes anlagt på **lavt liggende jorde,** som ellers kan udnyttes til **CO2-fangst**.
- **Prisen for CO2** er sat til 430-500 kr. pr. ton i den aktuelle VVM-beregning. Som det fremgår af det samfundsøkonomiske notat tilknyttet VVM, er der overvejelser om at sætte prisen op til hele 5000 kr. pr. ton.

Andre effekter, der bør medregnes, og som kan betyde endnu lavere reel forrentning:

- prissætning af **naturødelæggelser** (herunder sjældne dyr og planter),
- prissætning af reduktion af **Aalborgs attraktivitet** ved tab af bynære naturområder
- prissætning af **tabt værdi for boliger,** der udsættes for støj,
- prissætning af støjens **sundhedsmæssige påvirkning** (diabetes, forhøjet blodtryk),
- prissætning af sundhedsrisici ved at man roder op i lagre med **asbest**,
- prissætning af risikoen for, at **drikkevand** forurenes.

I det samfundsøkonomiske notat tilknyttet VVM findes følsomhedsberegninger for bl.a. øget anlægspris på 10 %. I øjeblikket har vi en **prisstigning på 30 % på byggematerialer.** Ingen ved med sikkerhed, om den er midlertidig. I den situation bør man vel regne med en højere anlægspris, hvilket nedsætte forrentningen yderligere.

Tilsvarende kan der være **positive, ikke registrerede effekter.** Det sidste kan f.eks. være, at vejen "byggemodner" nye byområder. "Men udviklingspotentiale indgår i samfundsøkonomien via værdisætning af tidsgevinsterne og arbejdsudsbudseffekter. Det er dobbeltregning at påstå yderligere effekter," citat Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at yderligere nybyggeri ikke er realistisk i den sydlige del af Hasseris Enge på grund af beskyttelse af et vandforsyningen, og at der ikke foreligger kommune- eller lokalplaner med forudgående offentlige debatter om bebyggelse på resten af Hasseris Enge eller på Egholm. Det er således alene i det nordlige Nørresundby, at der kan tilføjes industri og lignende, hvilket er mindre betydningsfuldt, hvis der også kan tilbydes industrigrunde andre steder ved det nordjyske motorvejsnet.

Konklusion: Meget tyder på, at denne investering slet ikke kan svare sig! På den anden side kan det undre, at det ikke kan svare sig at bygge en ny forbindelse i en situation, hvor der er stigende kø ved Limfjorden. Logikken ligger formentlig i, at gevinsten bedre vil kunne realiseres ved valg af en anden linjeføring. Rentabilitetsbetragtninger er således endnu en god grund til også at undersøge forslaget om en Citytunnel. En VVM koster ca. 4 mio. kr. Man undgår en mulig fejlinvestering til 7 mia. kr.

CITYTUNNELEN TIL DEBAT

Forslaget om en Citytunnel er beskrevet på siden en-3-limfjordsforbindelse.dk . Det har været kritiske røster fremme omkring denne. Det er vigtigt, at disse kritikpunkter ikke bare benyttes som afvisningsgrund, derfor vil jeg her nævne mulige svar på diverse kritikpunkter:

Problem: En Citytunnel kan være vanskelig at anlægge ved den nordlige landing på grund af det porøse sand i undergrunden.

Svar: Dygtige ingeniører kan meget, når pengene er til stede. F.eks. kan man bore pæle ned i sandet, der forhindrer det i at skride.

Problem: En Citytunnel har ingen simpel forbindelse til E45 i tilfælde af uheld i Limfjordstunnelen

Svar: Der er vel en forbindelse hertil fra Ådalsmotorvejen og Sønderbro og Østre Alle/Nyhavnsgade. Man kan desuden etablere en rundkørsel på det sted, hvor Citytunnelen forlader Østre Alle, og lave forbindelse her fra til Øster Uttrupvej (samt evt. en tosporet genvej under den nævnte rundkørsel for dem, der skal videre under Fjorden).

Problem: I skitsen til en Citytunnel er Nørresundbygrenen lukket, men der er stadig behov for en trafikforbindelse til f.eks. den nye Stigsborg bydel nær Nørresundby Centrum.

Svar: Man kan lave en bro over motorvejen i forlængelse af Sundsholmen, så trafikken fra Stigsborg sendes nord på til udfletningen i Nørre Uttrup. Dette vil nok kræve, at kapaciteten ved denne motorvejsafkørsel øges ved, at udfletningen i Nørre Uttrup ændres til et traditionelt rampekryds med dobbeltspor. Vejen, der går over motorvejen på dette sted, skal så fortsætte direkte i Sundsholmen.

Problem: Der vil være brug for en bedre forbindelse fra Stigsborg-bydelen og syd på.

Svar: Kommunen har et ønske om at etablere en cykel-gangbro over Fjorden ved Musikkens Hus. Denne kan tilføjes en enkeltsporet busbane i en underetage, hvor f.eks. 2-ledede busser kører den ene og den anden vej på skift. Foruden at der dannes en forbindelse syd på med bus og cykel og for gående, kan beboerne have en bil stående i P-huset "Kornmøllen", der åbnede for nyligt lige over for Musikkens Hus. Stigsborg-beboernes biler kan overnatte her, og man kan køre frem og tilbage til den med de nævnte transportmidler.

KLIMAKRISEN

"Først og fremmest skal vi løse vores tids største og vigtigste udfordring: Klimakrisen" udtaler Statsminister Mette Frederiksen i sin nytårstale 2022.

Det kræver handling!

Bygning af motorveje øger biltrafikken, som står for en stor del af CO2-udledningen. Udskiftning til el-biler vil tage mange år, og deres store klimamæssige belastning fra fremstillingen vil først føre til et positivt CO2-nettoregnskab efter måske 10 års brug. Egholm-motorvejen vil være Danmarks dyreste motorvejsanlæg pr. km. og med et omfangsrigt byggeri følger ekstra CO2 udslip, som tilmed ligger i starten af den periode, hvor motorvejen skal virke, og dermed øjeblikkeligt skaber global opvarmning.

På den anden side: hvis ikke man bygger nye vejanlæg, hvor der er flaskehalse, kan det være et problem for samfundet. Og der er ingen speciel grund til at acceptere en flaskehals netop ved Limfjorden.

Skal man begrænse biltrafikken, vil roadpricing være en bedre løsning, da den netop vil fjerne de mindst vigtige bilture og motivere til samkørsel. Den kan i øvrigt også benyttes til at fjerne uhensigtsmæssig trængsel på bestemte steder og tidspunkter. Men roadpricing har lange udsigter.

Alt i alt, med det udgangspunkt, at der er en større flaskehals under opbygning ved Limfjorden, vil det være klogt at etablere en ny forbindelse. En sådan skal placeres "praktisk", så omvejskørsel ikke bliver større end genvejskørsel. Her tyder meget på, at den bedste placering er nær Limfjordstunnelen.

En anden måde at begrænse bilturene på, er at sørge for, at mere CO2-venlige transportformer gives fordele.

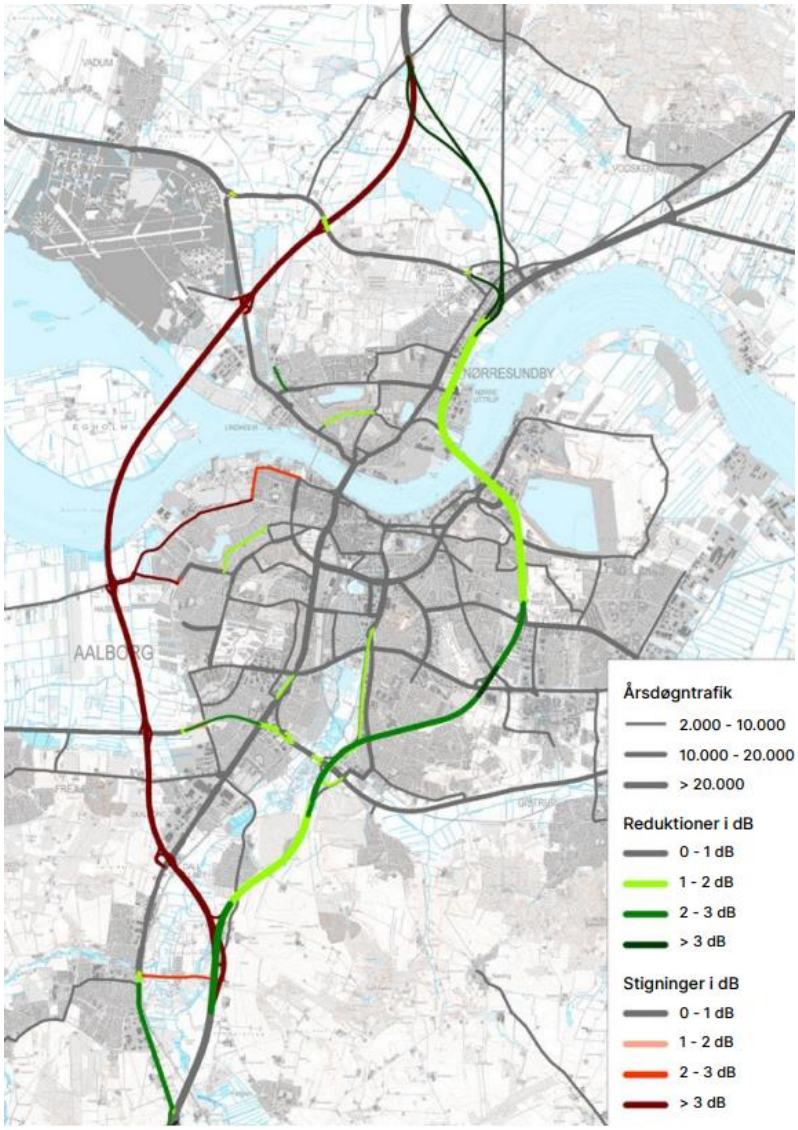
I den aktuelle sag kan man udnytte Limfjordens barrierevirkning til at optimere valget af transportmidler - især trafikken mod Aalborg fra den nye Stigsborg-bydel i Nørresundby. Man skal ikke, som vanen byder, sætte alt i værk for at tilvejebringe en hurtig bilforbindelse direkte over fjorden herfra, men i stedet at skabe en overlegen forbindelse via kollektiv trafik, cyklisme mm.

Aalborg kommune har en ny version af den såkaldte PlusBus på tegnebrættet, som skal gå mellem nord og syd. Denne bus risikerer at havne i en kø sammen med bilerne på Limfjordsbroen. Der er brug for en ekstra bro til denne bus. Det tidligere nævnte forslag om at etablere **en enkelt busbane nederst** på en påtænkt gang/cykelbro ved Musikkens Hus vil kunne gøre dette transportmiddel mere attraktivt - også for dem, der benytter Plusbussen på længere stræk f.eks. fra Vodskov mod City Syd.

Konklusion: En god klimamæssig disposition vil være at vælge en østlig, væsentlig billigere Limfjordsforbindelse og samtidig sætte ½ til 1 mia. kr. af til den nævnte bus-bro.

STØJ FRA MOTORVEJ E45

E45 er en af de få motorveje i Danmark, der går tværs igennem et byområde. Støjen herfra er kritisk, og de aktuelle støjværn er ikke tilstrækkelige. Med etablering af en 3. Limfjordsforbindelse står man for så vidt med valget mellem at fordele trafikken og dermed støjen mellem E45 og en Egholm-motorvej eller at fortsætte med at have støjen i en enkelt korridor, hvor den vil stige i pagt med de kommende års trafikstigninger.



Ved fordeling af støjen på to motorveje kan der opnås en nedgang i støjen langs E45 på 1-3 dB, samtidig med, at der etableres en ny støjzone ved Hasseris, hvor støjen bliver 50-58 dB.

Kortet på siden forud, der stammer fra VVM, viser den ændrede støj ved evt. anlæg af en Egholm-motorvej. Det ser nogenlunde tilforladeligt ud, men bemærk at signaturen > 3 dB også dækker over en stigning fra 0 dB til 50-58 dB. Støjen forplanter sig fra de flade Hasseris Enge og ind over byen med vestenvinden. Byen ligger på en højderyg.

Det virker ikke logisk at acceptere en ny støjkorridor som giver 50-58 dB støj til fordel for en nedgang på 1-3 dB langs den nuværende motorvej. Det virker mere logisk at samle støjen, dvs. vælge en østlige løsning og bruge nogle af de penge, der spares herved, til mere effektive støjværn (evt. overdækning af motorvejen på visse strækninger en konstruktion, der rummer solceller). Moderne støjværn kan dæmpe over 3 dB, og man kan komme langt med en halv mia.

Det vil også være logisk at tilbyde nogle af de hårdest ramte ejendomme ekspropriation, hvorefter boligerne kan benyttes til erhverv eller andet, hvor ingen ikke skal opholde sig hele døgnet.

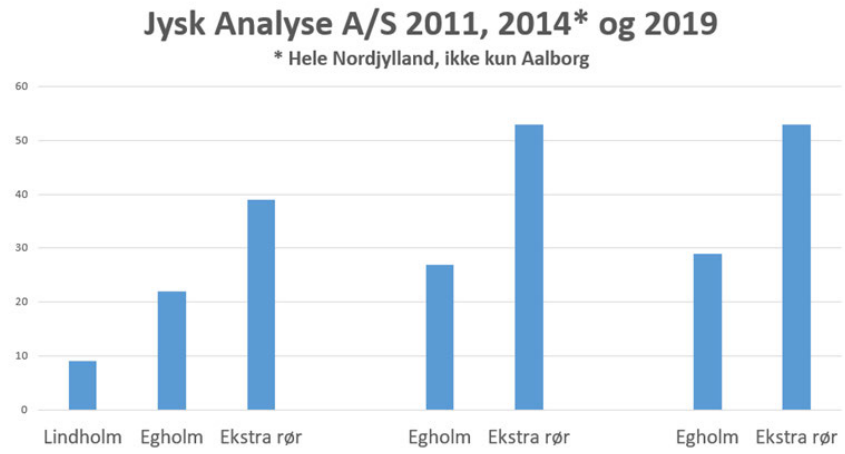
Der er allerede for godt et år siden bevilliget penge til nye støjværn langs en del af E45 ved Aalborg. Ved etablering af disse støjskærme bør man sikre sig muligheden for, at vejen kan udvide til 2x3 spor syd for Fjorden og 2x4 spor nord for Fjorden.

FOLKETINGETS BESLUTNINGSGRUNDLAG

Daværende transportminister Ole Birk Olesen besluttede i 2019, at man ikke skulle tilvejebringe et beslutningsgrundlag til folketinget, der muliggjorde valg af en 3. limfjordsforbindelse i en østlig model. Der blev derfor kun bestilt en opdatering af VVM for linjen via Egholm. Han mente, beslutningen om linjeføringen var endeligt afgjort via et politisk forlig i 2014. Benny Engelbrecht er af samme mening.

Men der foreligger ikke en reel folketingsbeslutning om linjeføringen, hvorfor det er kritisabelt, at disse transportministre alene vil give folketinget mulighed for at vælge den vestlige linjeføring. Der er tale om en væsentlig sag til mange mia. kr., den må høre til i folketinget!

Der er desuden et **stort flertal i befolkningen i Aalborg / Nordjylland for en østlig linjeføring,** hvis man skal tro en række meningsmålinger om sagen. Altså modsat flertallet i de politiske organer i Aalborg og Region Nordjylland.



Der bør også gøre indtryk, at der i foråret 2021 blev indgivet hele **7800 høringssvar** ved Vejdirektoratets høring om Egholm-motorvejen. Et særdeles stort flertal af disse 7800 udtrykte ønske om, at motorvejen via Egholm helt droppes.

STATEN KAN SPARE MANGE MIA. KR.

De seneste oplæg til østlige linjeføringer er anslået til at koste **4 mia.** (ekstra rør) eller **4,5 mia.** (Citytunnel), hvilket er **2,5 til 3 mia. billigere** end prisen på en motorvej via Egholm.

Med jævne mellemrum møder man den holdning, at det er smart, at vi i Nordjylland kræver en vestlig Limfjordsforbindelse. For så kan vi bare kræve en østlig bagefter, hvis der opstår trafikprop igen. På den måde får vi 11-12 mia. overført fra staten i stedet for 7 mia., og staten har derved betalt en vestlig omfartsvej for byen.

Merprisen kan altså risikere at blive **7 mia.** hvis staten vælger vest før øst**.**

Til de 7 mia. skal muligvis lægges **½ - 1 mia.**, hvis man efter at have etableret Egholm-forbindelsen og oplever fortsat trængsel vil forsøge at mindske dette ved at forlænge Egholmmotorvejen over mod E45 (Frederikshavnsmotorvejen). I det aktuelle projekt er Egholmforbindelsen kun koblet på E39 (Hirtshalsmotorvejen). Dette udsætter dog kun problemet i få år.

Fra de 7 mia. skal muligvis trækkes **1 – 1½ mia**. til en PlusBus bro og ekstra støjafskærmning langs E45 jævnfør ovennævnte forslag.

Med en østlig linjeføring sparer man mange mia. kr., man sikrer bedre trafikal afvikling, man undgår et nyt støjproblem langs vestsiden af Aalborg, man undgår at føre en motorvej igennem en lang række bynære naturområder, man undgår at skabe problemer for truede dyrearter, man undgår en masse ekspropriationer, og man undgår problemer med asbest og drikkevandsforsyning, man vælger den løsning, der har størst opbakning i befolkningen - listen er lang.

Folketinget må vise rettidig omhu og genoverveje linjeføringen. Hovedformålet med loven opfyldes ikke, når man **hverken opnår den ønskede trafikale effekt** eller **den optimale sikkerhed mod kødannelser** ved valg af den vestlige linjeføring.

Når en østlig model foreslået af kompetente fagfolk angiveligt vil løse disse opgaver bedre og koster flere milliarder mindre, **bør folketinget kræve, at denne model undersøges,** inden der foretages nærmere.

Denne tekst er forfattet af Anders Wested, [redacted]

Den kan frit benyttes af andre som høringssvar.

Til Vejdirektoratet, att. Niels Fejer Christiansen [redacted]

Høringssvar i forbindelse med Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Det er min forståelse, at Vejdirektoratets opgave alene er at udarbejde de rapporter og tekniske undersøgelser, som skal indgå i det politiske beslutningsgrundlag, og at Vejdirektoratets arbejde dermed skal være objektivt og bidrage til at sikre åbenhed om materialet og dets tilblivelse.

Jeg savner gennemsigtighed og forklaringer; ligesom jeg i den grad savner bredde og objektiv belysning af mange forhold.

På det grundlag, jeg kan basere min stillingtagen, kan jeg ikke andet end at nå frem til, at konsekvenserne ved etablering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse (over Egholm) synes langt at overstige de trafikale fordele, den eventuelt måtte give.

De konsekvenser, jeg mener at få øje på handler særligt (i ikke-prioriteret rækkefølge) om:

- Økonomi og perspektiver
- Støjgener og borgernes trivsel
- Natur, klima og miljø

I forhold til økonomi forstår jeg, at den påtænkte forbindelse over Egholm vil være langt mere bekostelig end andre alternativer, som præsenteres fra andre sider (City tunnel og vendbart 3. rør). Har man undersøgt, hvordan den samme sum penge kunne imødekomme et behov for en udbygning af de nuværende limfjordsforbindelser og samtidigt levne økonomi til at forbedre de støjgener, som allerede er fra de eksisterende motorveje både på den ene og den anden side af Limfjordstunnellen? Det kan synes banalt – men som borger savner jeg at blive sikret, at dette er undersøgt og indgår i beslutningsgrundlaget.

Økonomi handler blandt andet om investering; hvor langsigtet vurderes denne løsning at være? For mig at se, er det kortsigtet; presset på Limfjordstunnelen vil med tiden øges, måske i et omfang lig den aflastning, der forventes over Egholm. Så spørgsmålet er, om løsningen reelt løser tilstrækkeligt? Har man foretaget opdaterede beregninger på dette – og sammenholdt dem med tilsvarende beregninger på de alternative forslag (City tunnel og vendbart 3. rør)? Jeg har svært ved at forestille mig, at en Egholmforbindelse er en langtidssikring. Hvad nu hvis aflastningen reelt ikke løser noget over tid, og der skal ske yderligere udvidelse. Er det så overhovedet muligt? – eller skal vi så ud i ny diskussion om en 4. Limfjordsforbindelse, inden vi næsten har vænnet os til den 3.?

For så vidt angår støjgener, så burde blot ordet nærmest tale for sig selv. Hvorfor belaste flere end højst nødvendigt med sundhedsskadelige støjgener? Jeg har læst, at tallet for nuværende er beregnet til 26.000 borgere, der vil blive berørt af sundhedsskadelige støjgener. Hertil kommer alle de, som vil opleve øgede støjgener, som dog ikke kategoriseres som sundhedsskadelige på nuværende tidspunkt. Det virker ganske enkelt uforsvarligt og ude af trit med tiden, hvor vi i dag ved så meget om støjs negative effekt på vores trivsel og helbred; og hvor mange borgere under corona har opdaget roen og nærværet i naturen og hverdagen. Hvorfor ikke være med på den tendens? Jeg vil henvise til ovenstående, hvor jeg undrer mig over, at man i stedet ikke arbejder på at forbedre de nuværende limfjordsforbindelser og i samme ombæring skabe bedre støjforhold for de borgere, som i dag allerede er berørt af den østlige forbindelse.

Hvordan vil man sikre at mindske støjgener for borgerne, som berøres af den påtænkte vestlige forbindelse; hvad vil dette koste; og hvad indgår i disse beregninger? Her tænker jeg også på alle de afledte sundhedsmæssige og dertilhørende økonomiske følger af støjen.

Ude af trit med tiden er ligeledes det faktum, at natur, miljø og klima tilsyneladende ikke får den store plads i projektet om ekstra Limfjordsforbindelse. Det synes uansvarligt at tage så let på dette - og det undrer mig meget i lyset af, at netop klima og miljø burde have meget høj prioritet. Jeg kunne tænke mig at se beregninger på klimaaftrykket i forhold til etablering af den påtænkte Egholmforbindelse sammenholdt med de samme beregninger i forhold til øvrige forslag (City tunnel og vendbart 3. rør). Her tænker jeg på såvel etablering som den efterfølgende "drift", brug og vedligehold.

Hvor er tankerne om togtransport til eksport? Kunne der etableres grønne togforbindelse til Vendsyssel frem for med mere motorvej at opfordre til yderligere tung trafik og flere biler? Jeg kunne ønske mig, at man var mere ambitiøs på den grønne dagsordens vegne.

Jeg har altid fundet det helt særligt, at Aalborg har sin egen lille ø, som ikke er længere væk, end at vi kan se den og bruge den i dagligdagen. Det særlige kendetegn – øen i sig selv – og det, jeg synes den symboliserer om det at være aalborgenser; rummelighed, nærvær og sammenhold, vil svinde betragteligt. I det hele taget vil der forsvinde megen natur, grønne rekreative områder og dyreliv ved det påtænkte projekt; blandt andet ved Verdens Ende, Aalborg Vest, selve Egholm samt store forstyrrelser for Lindholm Høje. Det her er meget mere end "blot en motorvej over en ø med få indbyggere".

Aalborg og Nørresundby er allerede i dag omgivet af og gennemskåret af motorveje – kan vi ikke få lov at bevare de vestlige områder fri for dette? I og ved andre byer formår man at lave omfartsveje, cityringe o. lign. Hvorfor er det ikke på tale her? Jeg savner sammenhæng med al den udvidelse, der er sket mod øst med etablering af universitetsbyen, det kommende supersygehus, industriområder, regionshuset og andre store arbejdspladser. Hvordan hænger dette sammen med en vestlig forbindelse?

I Aalborg får vi alle en eftertanke, når vi hører ordet asbest, som har sin rod i en af de mere mørke og triste fortællinger om Aalborg; nu risikerer vi så en ny asbestpåvirkning, når man vil grave i de store asbestdepoter og asbeststøvet på bunden af Limfjorden. Det er ganske enkelt utilstedeligt og vidner om en beslutning som træffes langt væk fra de borgere, som vil blive berørt. For slet ikke at tale om, at det kan blive en uforudsigelig økonomisk bombe under hele projektet.

Jeg vil gerne opfordre landets politikere, såvel i Folketinget som lokalt, til at afvise den påtænkte Egholmforbindelse og dertilhørende motorvej og i stedet arbejde for, at der findes en billigere, mere hensyntagende – til såvel mennesker, dyr og klima - og langsigtet løsning på de trængselsproblemer, som opleves ved Limfjordstunnellen i sydgående retning om morgenen og i nordgående retning sidst på dagen. Processen frem til nu samt det foreliggende beslutningsgrundlag føles utrygt og mangelfuldt. Der bør ske en forpligtelse af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i forhold til dette. Man kunne jo indledningsvist forholde sig objektivt og konstruktivt til de alternativer, som er alment kendte (City tunnel og et ekstra 3. vendbart rørt i den nuværende Limfjordstunnel). Som jeg har forstået det, har Vejdirektoratet ikke forholdt sig til dette på nuværende tidspunkt, da det ikke ligger i dets nuværende kommissorium; det må det komme til, så vi sikres den bedste mulige løsning, og så ingen borgere skal føle, at noget er holdt skjult eller trumfet igennem.

Det er okay at blive klogere, det er okay at følge med tiden – og det er okay at tage en ny beslutning, hvis den viser sig bedre.

Slutteligt vil jeg opfordre Folketinget til at sikre, at vi som borgere kan stole på, at vores demokratiske rettigheder opretholdes. Det betyder blandt andet, at det er uholdbart, at landets transportminister hæver sig selv over loven og ikke mener, at han skal overholde den. Den skal han naturligvis, så borgernes

klageadgange bevares; så der gennemføres reelle høringsprocesser, og så beslutninger om nødvendigt kan efterprøves ved domstolene.

Venlig hilsen

Ane Rødkjær

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratets opgave er at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe miljøkonsekvensrapporten. Det er så opgaven for folketingets medlemmer at opveje projektets ulemper med dets fordele, dvs. dets konsekvenser med de trafikale fordele.

Efter min opfattelse er konsekvenserne for voldsomme i forhold til den trafikale effekt. Jeg mener desuden, at der er undersøgelser, der mangler, og som skal foretages, før grundlaget til at træffe en ansvarlig beslutning er til stede. Særligt i betragtning af, at den voldsomme påvirkning en motorvej i Egholmlinjen vil være for miljø på vand og land og i luften, trafikstøj for beboere, er irreversibel.

Jeg opfordrer Folketinget til at afvise en Egholmmotorvej og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom løsning til en 3. Limfjordsforbindelse. Der er langt billigere og mere skånsomme løsninger ved f.eks. en City tunnel eller et 3. rør i den nuværende tunnel. Løsninger, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til.

Jeg skal her påpege to mangler i VVM-undersøgelsen: dels asbestdepoter, dels de i undersøgelsen anvendte kort. Desuden fremhæver jeg mangelfulde beregninger af trafikforholdene og en fordel ved en anden type forbindelse over Limfjorden, slutteligt henstiller jeg folketingets medlemmer til at fastholde demokratiets principper – også i denne sag.

Mangler i VVM 2021

- **Asbestdepoter**
  VVM oplyser ikke om ikke asbestdeponier for asbestholdige materialer lige syd for Limfjorden, hvor en tunnel under Egholm skal være. En jordforureningsattest fra Region Nordjylland viser, at linjeføringen er lagt igennem en godkendt fyldplads fra Dansk Eternit Fabrik.
  Hvis man vedtager motorvejen uden nærmere undersøgelser af konsekvensen for vandmiljø mv, er det uansvarligt og udviser ligegyldighed for både vand, planter, dyrs og menneskers liv i og ved Limfjorden.

- **Kortene i VVM-undersøgelsen**
  er ikke troværdige af flere grunde – her fremhæver jeg en:
  De ligner Aalborg i 70'erne. I øst er der marker på kortene, men i virkeligheden er der supersygehuset samt virksomheder og planer om flere – alt sammen noget, der skaber trafik. Trafikken skal østpå, så hvordan kan en vestlig forbindelse afhjælpe det problem? På kortet får man det indtryk, at Limfjordsbroen er placeret i midten, men pga. Aalborgs østlige udvidelse, er det snarere Limfjordstunnelen, der ligger i midten. Derfor vil et ekstra tunnelrør eller en City-tunnel give mere mening. Det bør i hvert fald undersøges, dels fordi de er billigere løsninger, dels pga. den voldsomme påvirkning en motorvej i Egholmlinjen vil have. (For flere detaljer i kortet, se høringssvar " VVM 2021 manipulerer – 3 eksempler" indsendt af Anders Wested, Trafikalt Folkeparti og som jeg er medunderskriver af.

Trafikbelastningen

Vejdirektoratets egne beregninger viserg, at, hvis Egholmmotorvejen bygges, vil trafikken på E45 gennem Limfjordstunnellen falde med 17 %. 83% vil altså stadig køre gennem tunnelen. Med de trafikstigninger, som regeringen forventer i de kommende ti år, vil den samlede lettelse af trængslen forsvinde. De 17% biler, der ville benytte sig af Egholmmotorvejen, vil til gengæld ødelægge områder, som i dag ikke er

støjplagede. Derfor ville et ekstra tunnelrør være en mere fornuftig løsning – denne løsning bør undersøges.

Ekstra tunnelrør giver nye muligheder

Kig ind i bilerne, der kører (eller holder i kø)! I hovedparten er der kun føreren. Med et ekstra tunnelrør kan man give forkørselsret til de biler, der har flere en én passager. Det praktiseres nogle steder i USA med succes. Desuden kan man lave pendlerpladser, hvor der arrangeres samkørsel, forskudt kørsel og man kan forbedre den kollektive trafik. Alt sammen løsninger, der kan bruges i kombination med et ekstra tunnelrør, frem for en motorvej i Egholmlinje.

Demokratiets grundlæggende præmis skal fastholdes

Det er utilstedeligt, at Transportministeren foreslår at fjerne borgernes klageadgang under byggeriet. Folketingets medlemmers legitimitet er demokratiet, I er valgt af folket. Hvis man bruger denne magt til at sætte lovgivningen ud af kraft, er det så urimeligt og uansvarligt, at det er en diktator værdigt. Gældende lovgivning skal fastholdes, så klageadgang fastholdes. De folkevalgte skal respektere rammerne for demokratiet og passe på vores retsstat.

Venlig hilsen

Anette Madsen
[redacted]
[redacted]

Udbygning af E45 med paralleltunnel

Alternativ til forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække.

Revideret december 2021/Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen

Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU

Problematisk beslutningsgrundlag

Flere politiske beslutningstagere fastholder, at beslutningen om en vestforbindelse blev truffet i 2014.

- VVM analysen i 2011
  - Meget kortsigtet trafikprognose. Beregningsår 2020. Motorvej forudsættes åbnet i 2033.
  - Trafikprognosen rummer ikke den kraftige byudvikling i Aalborg øst med Universitetsudbygning, Universitetshospital og erhvervsområde ved Aalborg havn (Port of Aalborg), samt det nye byudviklingsområde ved Stigsborg Brygge nord for Limfjorden.
  - Aalborg udvikles i disse år først og fremmest centralt via fortætning og omdannelse samt i Aalborg Øst. Byudviklingen sker primært omkring E45.
- Konsolideringsrapporten fra 2014
  - Mellemlang sigtet trafikprognose. Beregningsår 2030.
  - Dele af Aalborgs fremtidige byudvikling indgår i forudsætningerne som fx det nye universitetshospital med tilhørende forskningsinstitutioner.
  - Stærk undervurdering af væksten i trafikken over Limfjorden begrundet i finanskrisen 2009 – 13.
- Konklusion:
  - Begge trafikberegninger er af disse grunde helt utilstrækkelige som grundlag for en beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse.
  - Der bør foretages en ny beregning for begge projekter med den nye landstrafikmodel ver. 2.0.

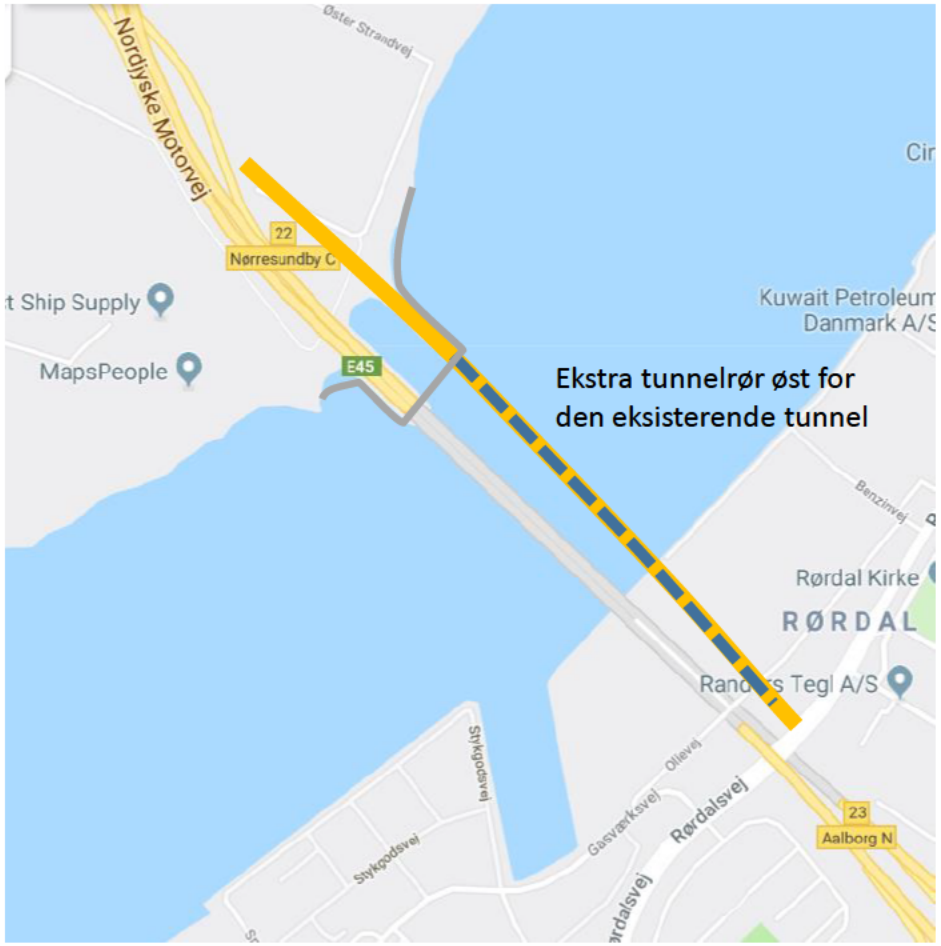
Den politiske aftale om Egholmlinjen bryder med disse principper

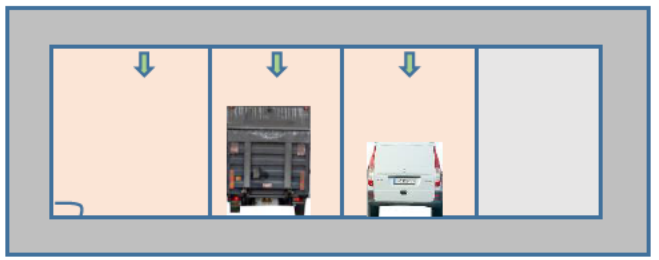
- Trafikaftalen af 24. juni 2014 bryder med stort set alle principper i forbindelse med fastlæggelse af en 3. Forbindelse over Limfjorden.
- De to løsninger, som indgår i løsningsfeltet er
  - En omfartsvej vest om Aalborg over øen Egholm
  - En udbygning af E45 med en paralleltunnel
- Med beslutningen om kun at arbejde videre med en vestlig omfartsvej står beslutningstagere og offentlighed tilbage med en række ubesvarede spørgsmål:
  - Vil en vestlig omfartsvej løse problemerne ved Limfjordstunnellen?
  - Hvad med de mange trafikuheld og de mange hændelser, der fører til kødannelse på E45?
  - Hvordan vil et projekt for en udbygning af E45 se ud? Hvad vil det koste?
- I dette notat er der skitseret en udbygning af E45 med en paralleltunnel efter forbillede i Coen Tunnelen i Amsterdam, som var forløberen for Limfjordstunnellen. Coen Tunnelen afvikler i dag mere end 130.000 køretøjer i døgnet med reversible spor.

Forslag til udbygning af E45

- Hensigten med forslaget er at skabe en trafiksikker og kapacitetsstærk forbindelse mellem Himmerland og Vendsyssel på tværs af Limfjorden.
- E45 gennem Aalborg tilføres yderligere kapacitet. Generelt udbygges motorvejen til 2 x 3 spor syd for Limfjorden og 2 x 4 spor nord for.
- Lokal trafik og national/regional trafik søges adskilt for at reducere flettemanøvrer og minimere risiko for trængningsuheld og andre hændelser.
- E45 ombygges ved Limfjordstunnellen og udbygges med endnu et tunnelrør øst for den eksisterende tunnel. Profil: 3 kørebaner + nødspor. Det ekstra tunnelrør anlægges med god afstand til den eksisterende tunnel.
- Ud fra tilgængelige data kan trafikken i Limfjordstunnellen i år 2030 estimeres til godt 100.000 (HDT)

Paralleltunnel





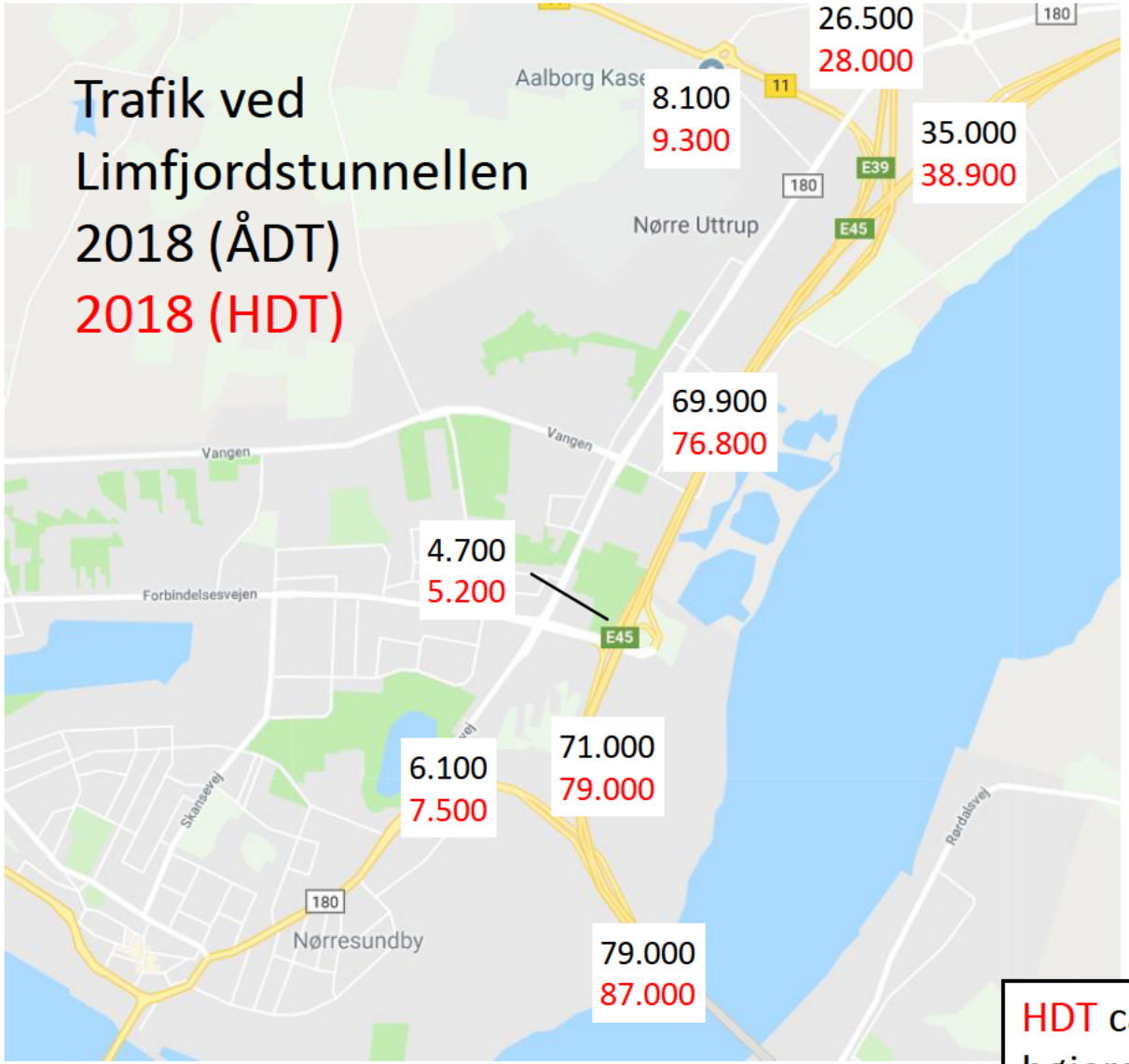
Det ekstra tunnelrør udformes med 3 kørespor og et nødspor

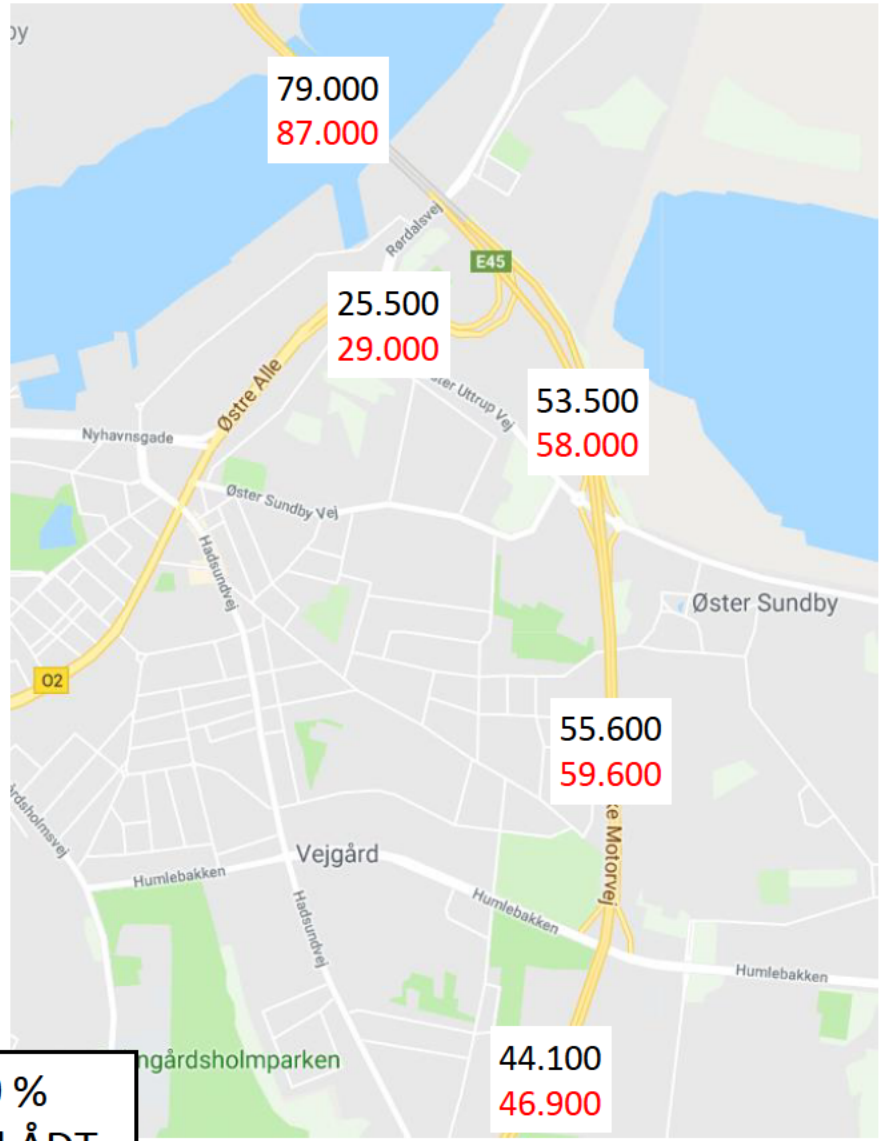
Tunnelen placeres i god afstand fra den eksisterende Limfjordstunnel af hensyn til de sætningsproblemer, der er konstateret her.

Trafik ved Limfjordstunnellen

2018 (ÅDT)

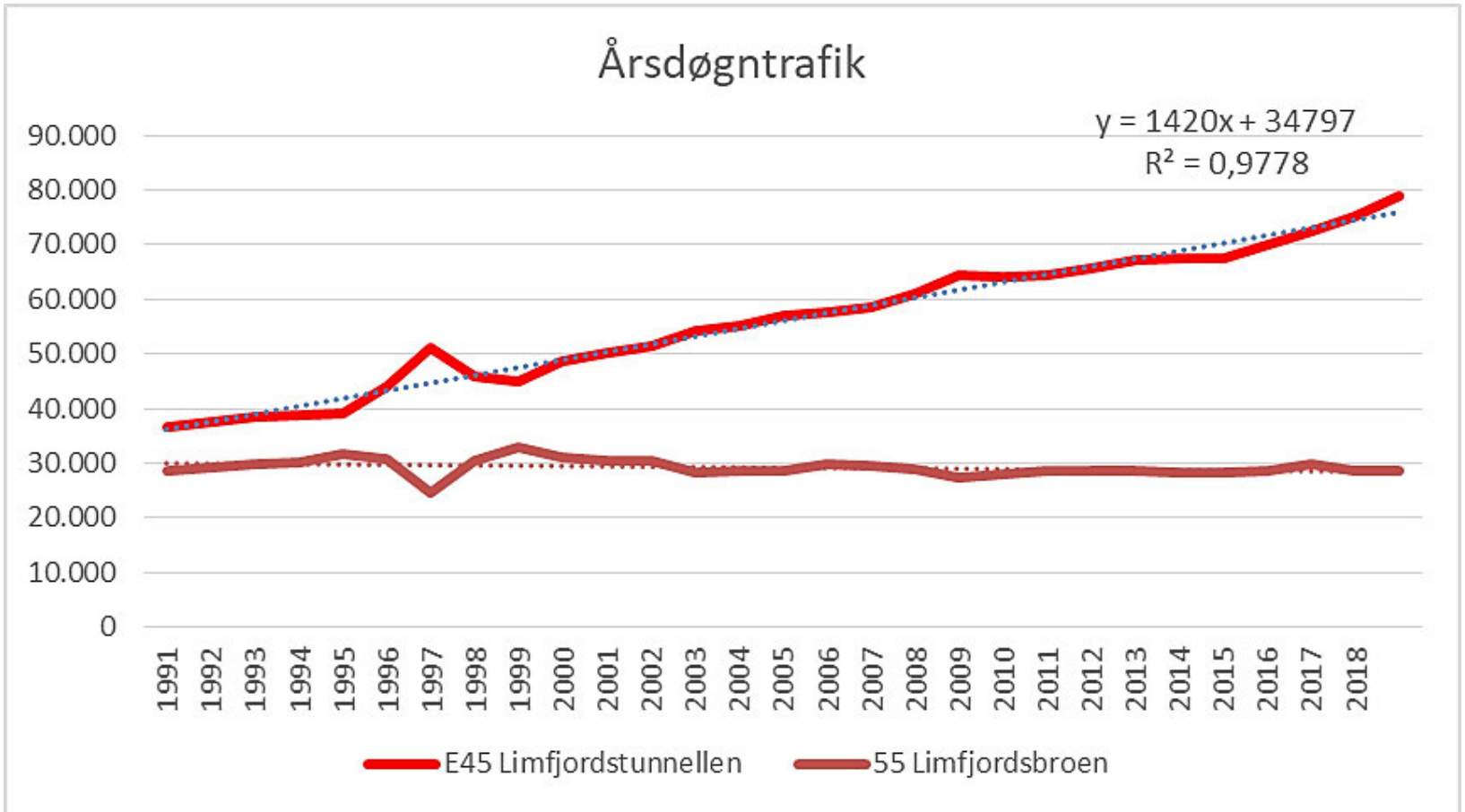
2018 (HDT)



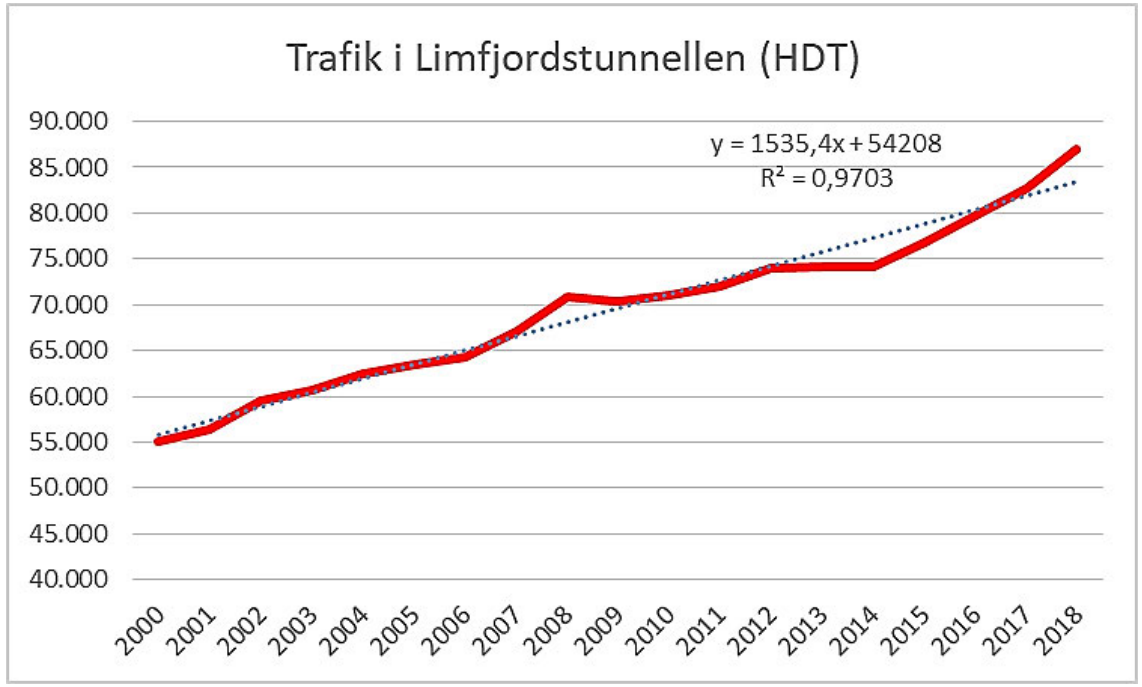


HDT ca. 10 % højere end ÅDT

Trafik over Limfjorden (ÅDT)

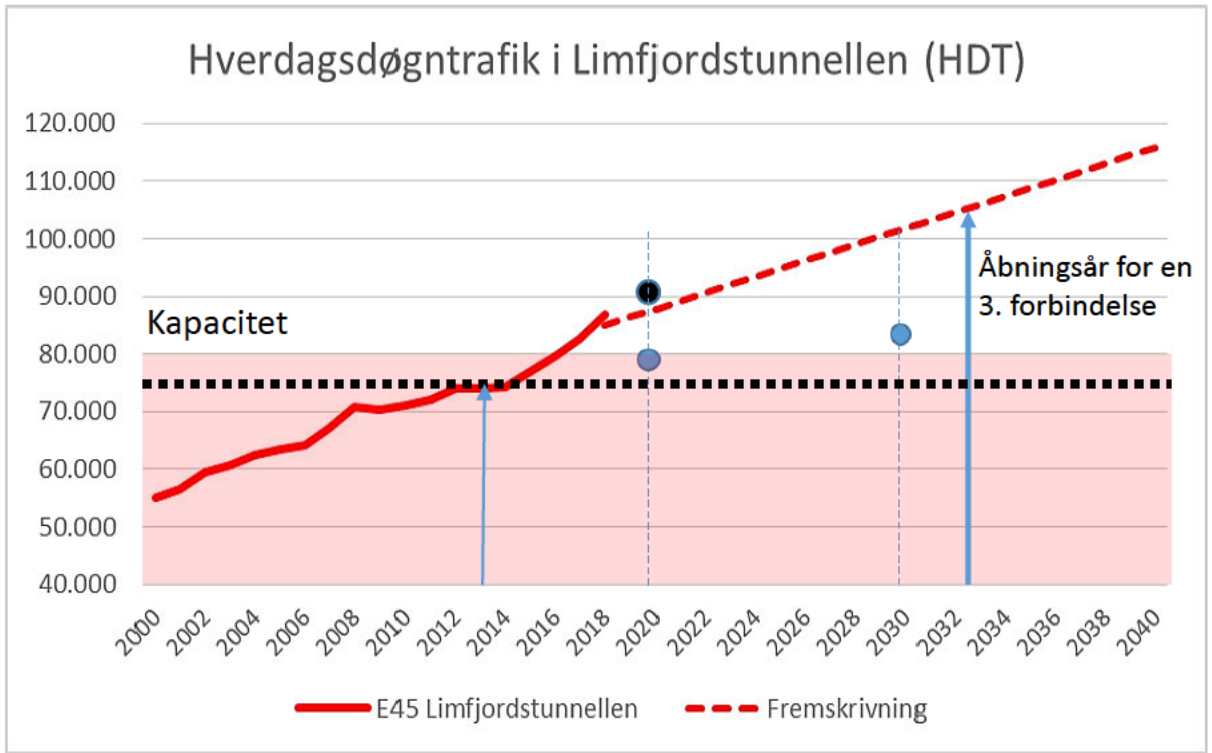


Trafikken i Limfjordstunnellen (HDT)



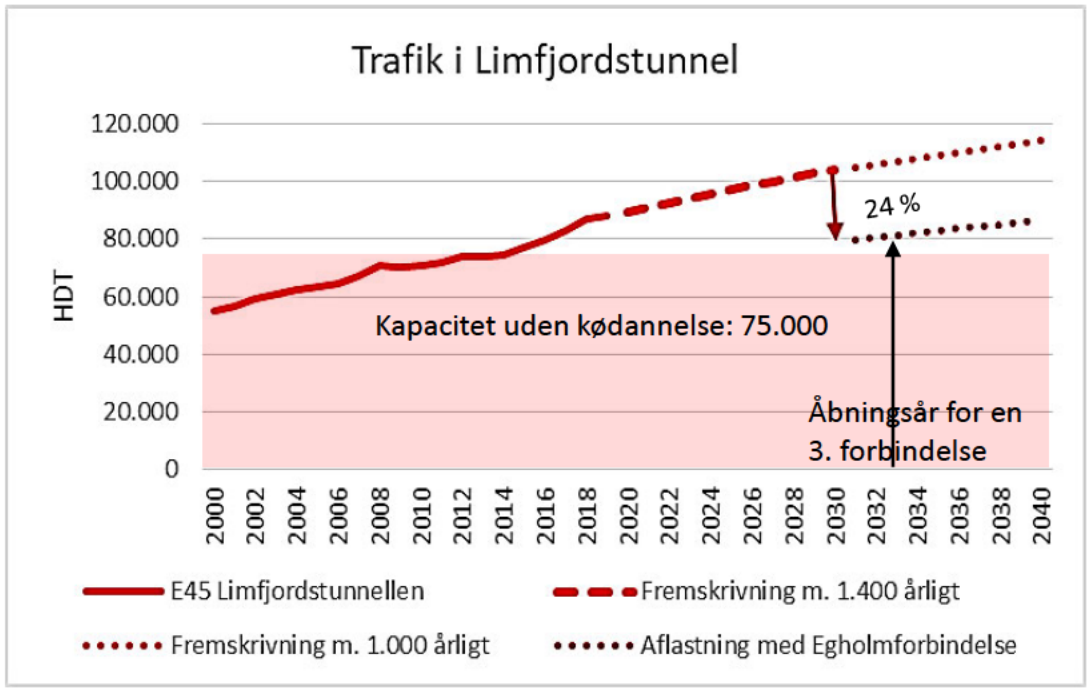
- 6.000 køretøjer >5,8 meter
- Lastbilprocent 7 %
- Siden år 2000 er trafikken et hverdagsdøgn vokset med gennemsnitlig ca. 1.500 køretøjer om året (HDT)
- Denne udvikling ser ud til at fortsætte
- Siden 2014 er trafikken vokset med det dobbelte.

Fremskrivning af trafikken over Limfjorden



- Fremskrivning af trafikken i Limfjordstunnellen med **1.400** køretøjer pr år (HDT) frem mod år 2030 og 2040 viser en helt uantagelig trafikal situation.
- Konsolideringsberegning LTM 1.0 2014:
  - 2020: 79.000 (HDT)
  - 2030: 83.700 (HDT)
- VVM 2011:
  - 2020: 90.800 (HDT)
- Kapacitet: 80.000 kt/døgn er ofte nævnt af Vejdirektoratet. Effektiv kapacitet uden kødannelse er ikke over 75.000 kt/døgn (trafikniveau 2014)

En vestlig omfartsvej løser ikke problemet



En vestlig linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse, for hvilken der nu foreligger et udkast til anlægslov, ser ikke ud til at ville aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.

I VVM21 udregner Vejdirektoratet aflastningen til 24 %.

Det fremgår med al tydelighed, at der med en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm fortsat kan forventes alvorlige kødannelser ved Limfjordstunnellen morgen og aften.

Ligeledes vil der fortsat kunne forventes mange uheld og hændelser pr år.

E45 nuværende Limfjordstunnel, Basis VVM 2021

Limfjordstunnel

2 x 3 spor
Kapacitet:
4.500 kt/t/retn.
Ingen udbygning
og ændring af
sammenfletning.

I de seneste 10 år har situationen ved Limfjordstunnellen været den, at der morgen og eftermiddag opstår kødannelser, som i 2018 når et omfang, der strækker sig over mere end en time.

Tidstabet kan opgøres til op mod 10 min. pr køretøj eller op mod 1000 timer dagligt.

Der er et betydeligt kapacitetsunderskud. Belastningsgraden på 1,30 i år 2030 taler sit tydelige sprog.

Ved beregning af trafik er der tale om "trafikal efterspørgsel". Ved belastning over 1,00 vil efterspørgslen ikke kunne imødekommes. Der opstår kødannelse.

2030	Trafik	Kapacitet	Belastning	Trafik	Kapacitet	Belastning
Limfjordstunnel (HDT)	96.600	75.000	1,30			
Tidspunkt	Kl. 7 – 8 Syd			Kl. 15 – 16 Nord		
Limfjordstunnel	5.500	4.500	1,22	5.800	4.500	1,29

E45 med ekstra tunnelrør, reversible kørebaner

fremskrivning med 1.400 kt. til 2030 og 1.000 kt. til 2040

Limfjordstunnel

2 x 3 spor
Kapacitet:
4.800 kt/t/retn.
eller 1.600 pr spor.
Ombygget vejanlæg

3 spor
Kapacitet:
5.400 kt/t/retn.
Eller 1.800 pr Spor.

Reversible kørebaner			**Trafik**	**Kapac**	**Belast**
Morgen	Nord	3 spor	4.000	5.400	0,74
	Syd	5 spor	6.000	8.000	0,75
Dag	Nord	3 spor	3.000	5.400	0,56
	Syd	3 spor	3.200	4.800	0,67
Efter middag	Nord	5 spor	6.200	8.600	0,72
	Syd	3 spor	4.000	4.800	0,83

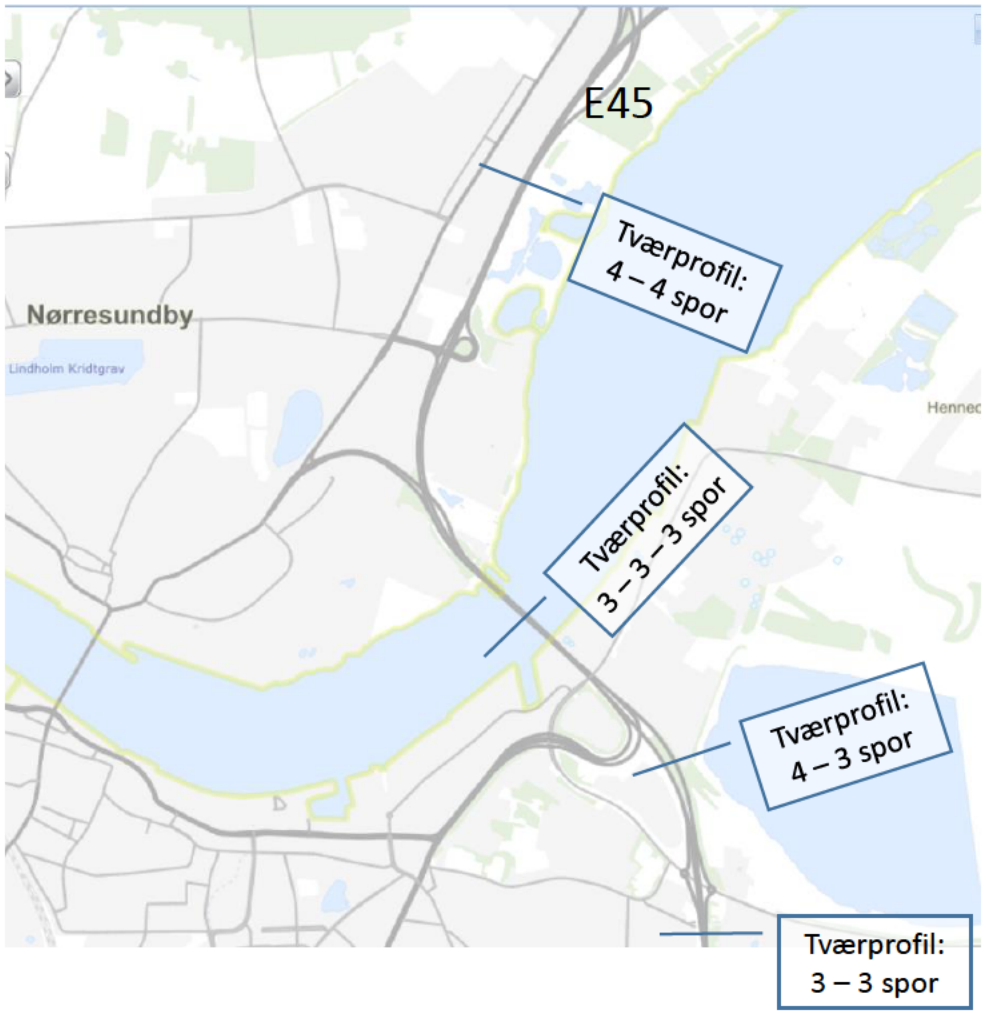
Udbygningen af E45 med et ekstra tunnelrør har i spidstimen et betydeligt kapacitetsoverskud.

Da der er endnu et kørespor (der indregnes 8 af 9 mulige kørespor), som kan tages i brug efter behov, er kapacitetsoverskuddet i realiteten endnu større.

En given vejstrækning bør ikke have en belastningsgrad, der i udbygningsåret overstiger 0,90 på timebasis af hensyn til en rimelig trafikafvikling inden for spidstimen.

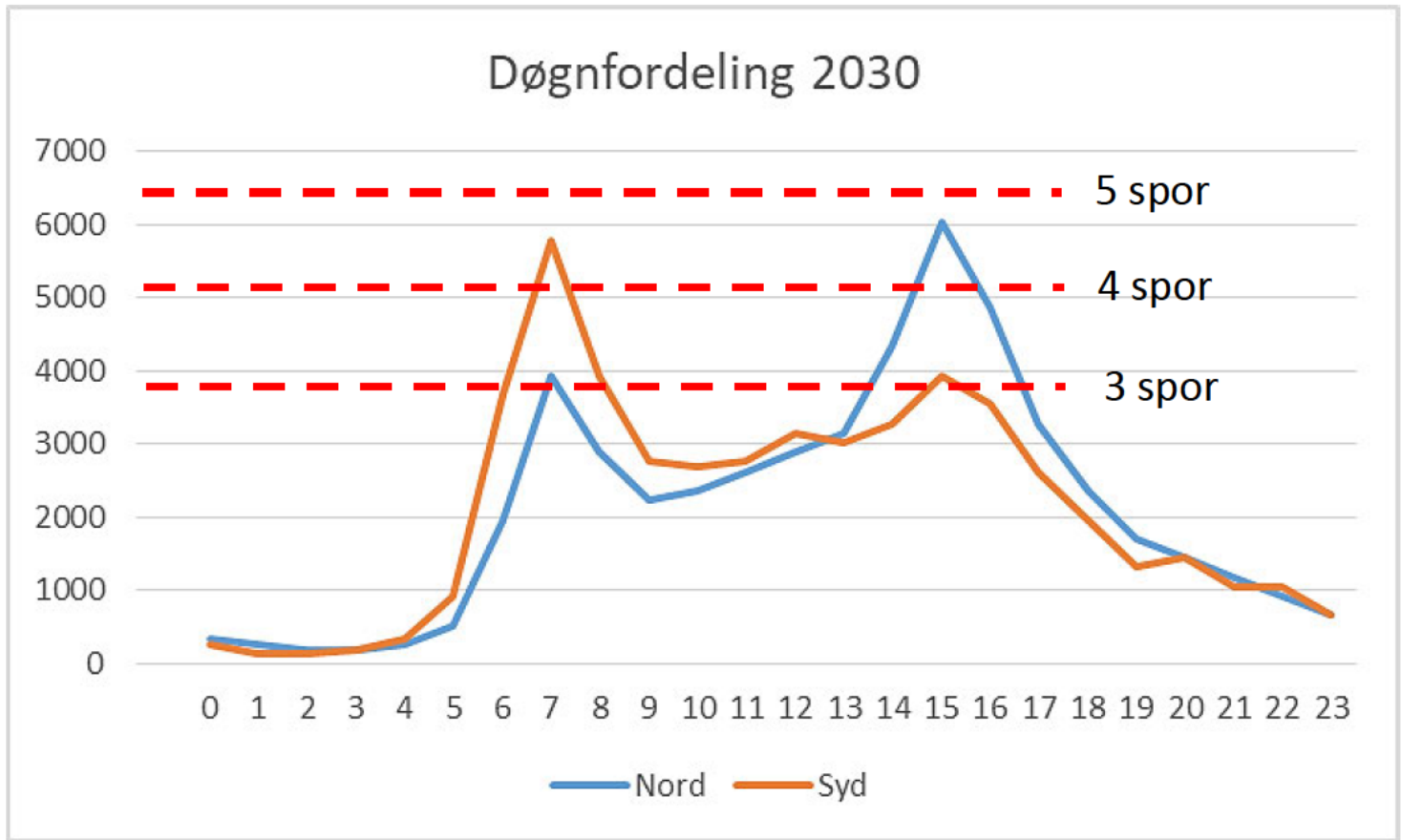
2030	Trafik	Kapacitet	Belastning	Trafik	Kapacitet	Belastning
Limfjordstunnel (HDT)	105.000	134.000	0,78			
Tidspunkt	Kl. 7 – 8 Syd			Kl. 15 – 16 Nord		
Limfjordstunnel	6.000	8.000	0,75	6.200	8.600	0,72

Udbygning af E45



- År 2030 vil trafikken mod Limfjordstunnellen være >100.000 HDT. Det kræver nord for fjorden 4 spor, hvilket yderligere forstærkes af de tætliggende vejtilslutninger.
- I Limfjordstunnellen indføres reversible kørebaner, således at der fx kan køres med 3 spor i en retning og 5 i den anden. Ved middel trafik kan der køres med 4 spor i hver retning. Ved vedligeholdelse kan et tunnelrør lukkes for trafik, medens trafikken afvikles med 3 spor i hver retning i de to andre rør.
- E45 gennem Aalborg udformes med 3 spor i hver retning. Allerede nu nærmer belastningen sig smertegrænsen for en 2 – 2 sporet motorvej.

Trafikbelastning af Limfjordstunnellen



Kapacitet: 1.600 kt/spor

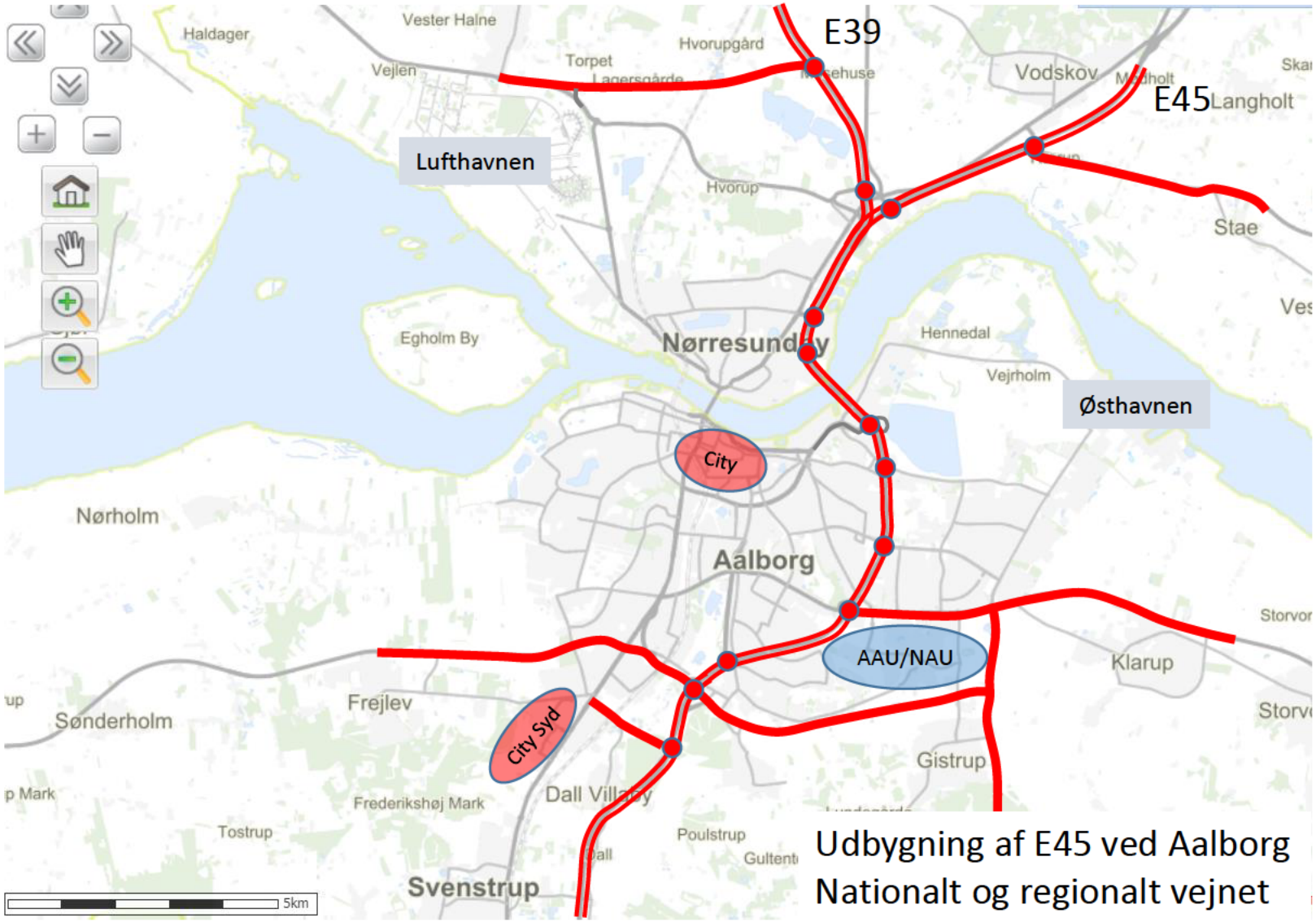
3 spor: 4.800 kt/time
4 spor: 6.400 kt/time
5 spor: 8.000 kt/time

Ved max belastningsgrad på 80 % (reserve 20%)

3 spor: 3.840 kt/time
4 spor: 5.120 kt/time
5 spor: 6.400 kt/time

Limfjordstunnellen

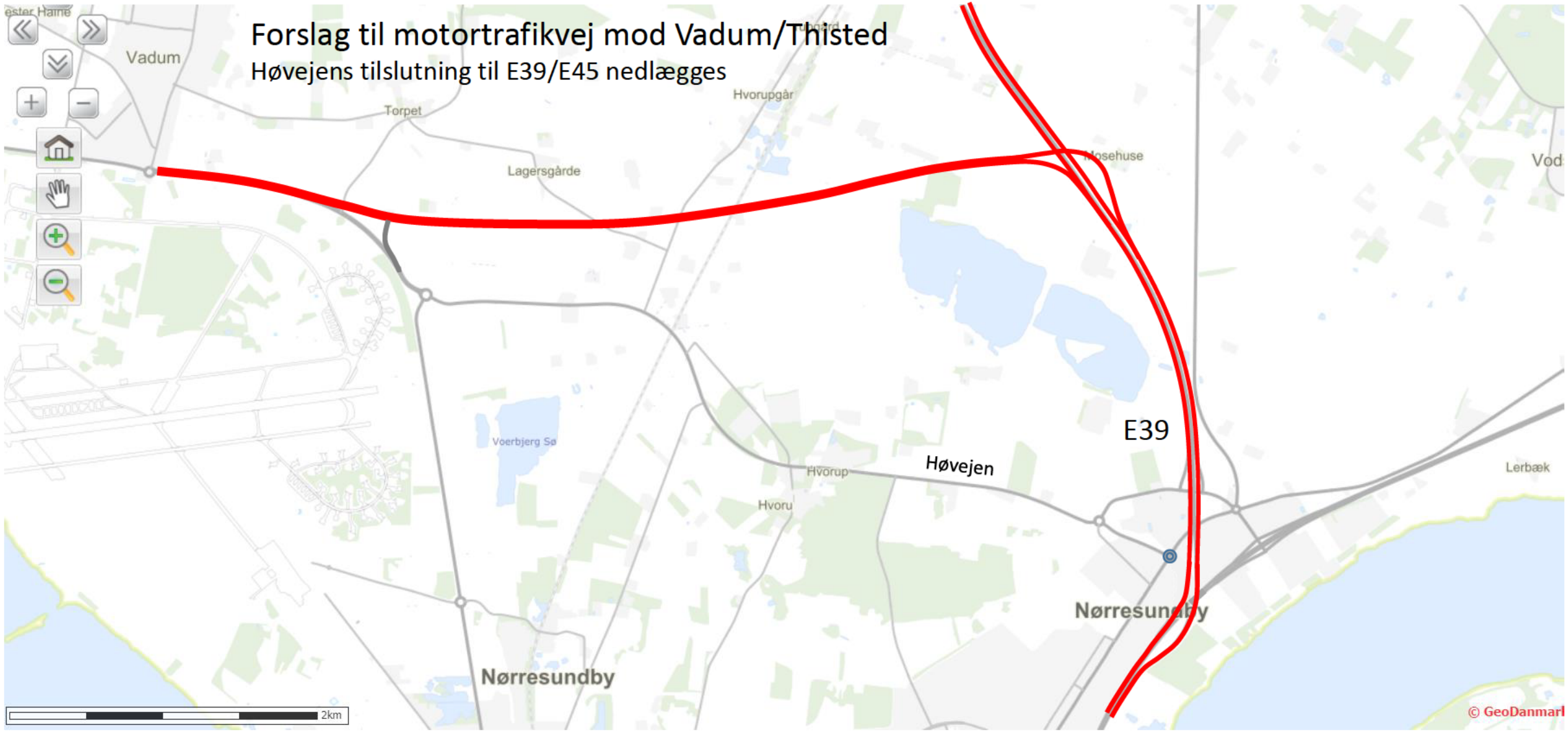
- De tre tunnelrør disponeres efter trafikkens omfang og retningsfordeling:
  - Morgenmyldretid:
    - Vestligt tunnelrør med 3 kørebaner + midterste tunnelrør med 2 kørebaner
    - Østligt tunnelrør med 3 kørebaner
  - Eftermiddagsmyldretid:
    - Vestligt tunnelrør med 3 kørebaner
    - Østligt tunnelrør med 3 kørebaner + midterste tunnelrør med 2 kørebaner
  - Middel trafikbelastning:
    - Vestligt tunnelrør med 3 kørebaner + midterste tunnelrør med 0 eller 1 kørebane
    - Østligt tunnelrør med 3 kørebaner + midterste tunnelrør med 0 eller 1 kørebane
  - Vedligeholdelse eller hændelser:
    - Det berørte tunnelrør kan spærres, medens trafikken afvikles i de to resterende tunnelrør
- Kridtsvinget ombygges, således at trafikken fra Aalborg mod nord føres ind i højre kørebane via en sløjfe.



Udbygning af E45 ved Aalborg
Nationalt og regionalt vejnet

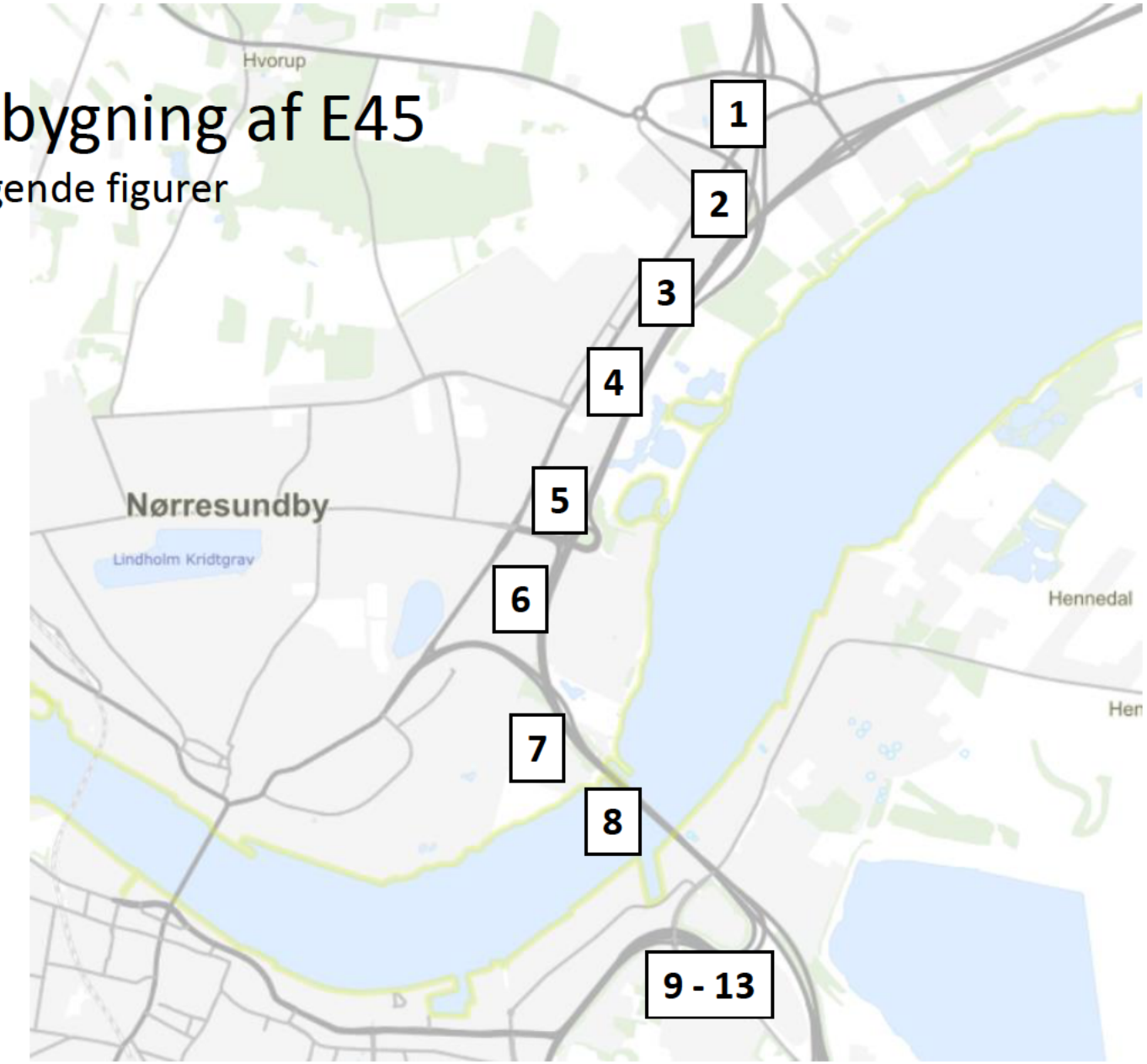
Forslag til motortrafikvej mod Vadum/Thisted

Høvejens tilslutning til E39/E45 nedlægges

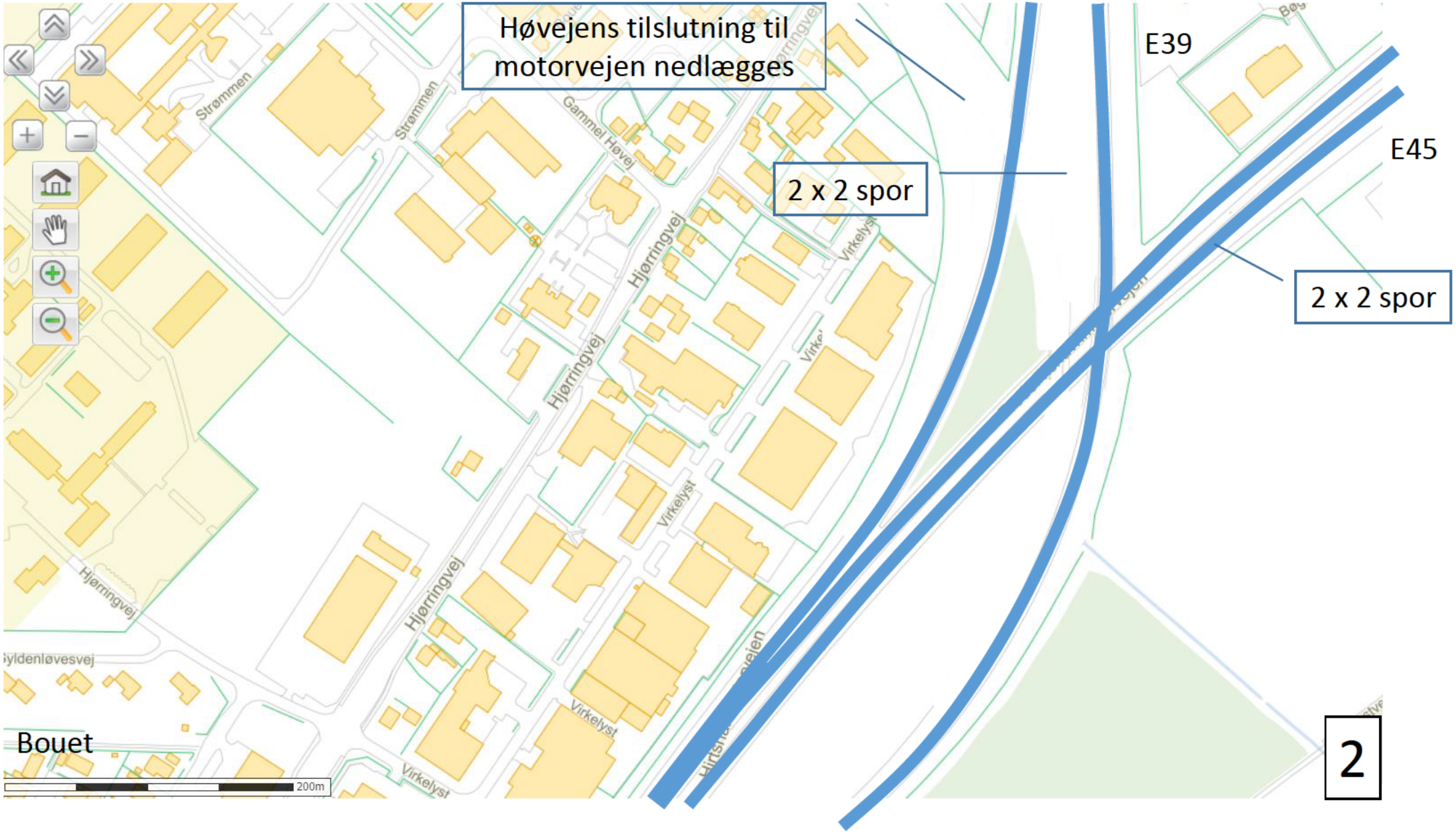


Forslag til udbygning af E45

Oversigt over de følgende figurer

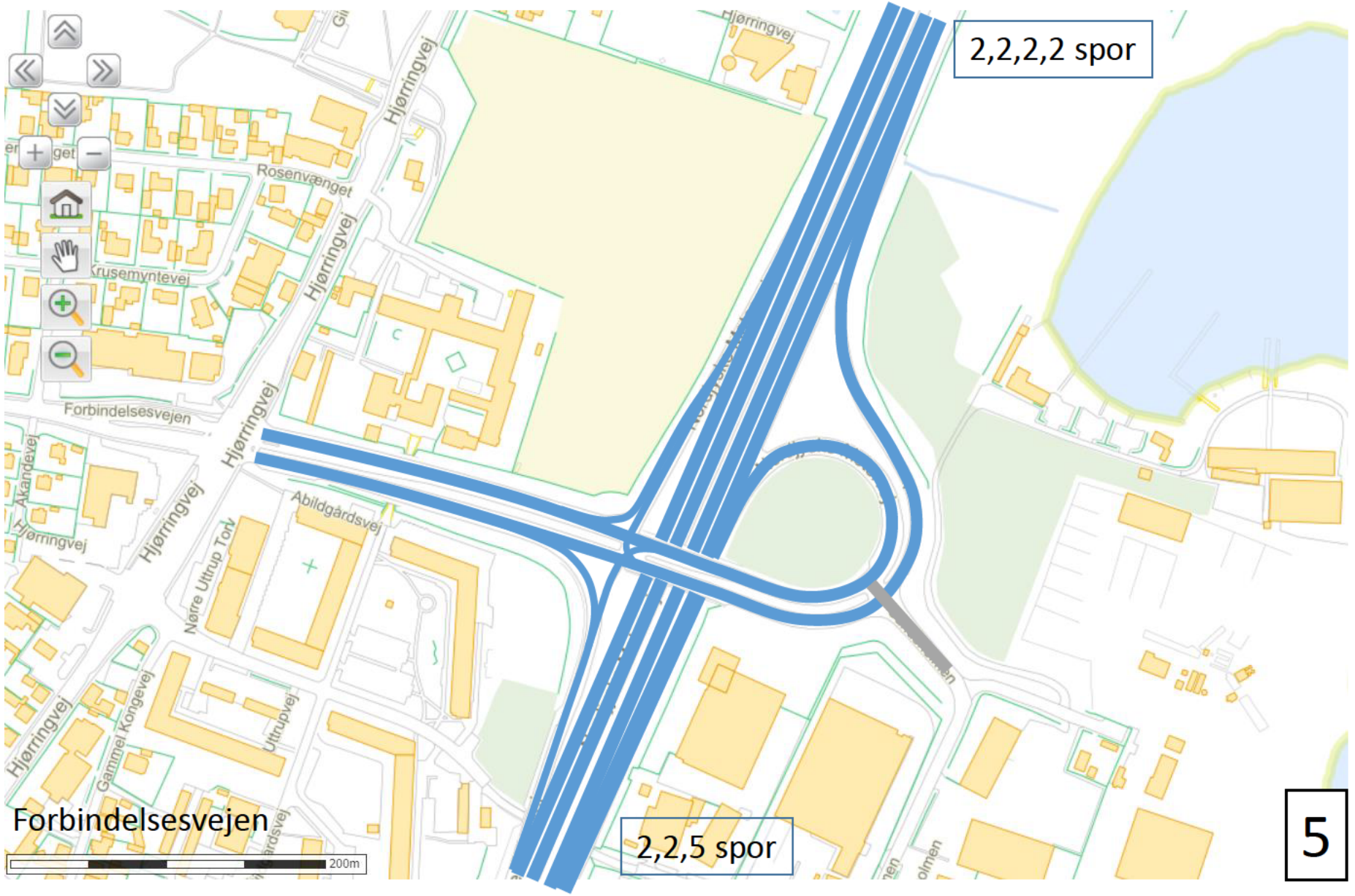


E39
Høvejen
E45
Hedelund
Hjørringvej
Bøgildsmindevej
Gammel Høvej
Bouet Møllevej
Strømmen
Virkelyst
Kystvejen
Bouet
200m
1


Høvejens tilslutning til motorvejen nedlægges
E39
E45
2 x 2 spor
2 x 2 spor
Strømmen
Gammel Høvej
Hjørringvej
Virkelyst
Bouet
200m
2

Bouet
2 x 4 spor
3
Fredensborgvej
Fredensborgvej
Amalienborgvej
Amalienborgvej
Amalienborgvej
Hjørringvej
Hjørringvej
Hjørringvej
Hjørringvej
Virkelyst
Brixlund
Østre Fælledvej
Chr. Sørensens Vej
Dragsholmvej
Bregentvedvej
Aresøgaardvej
Dronninggaardvej
Biergbygaardvej
Nysøparken
200m

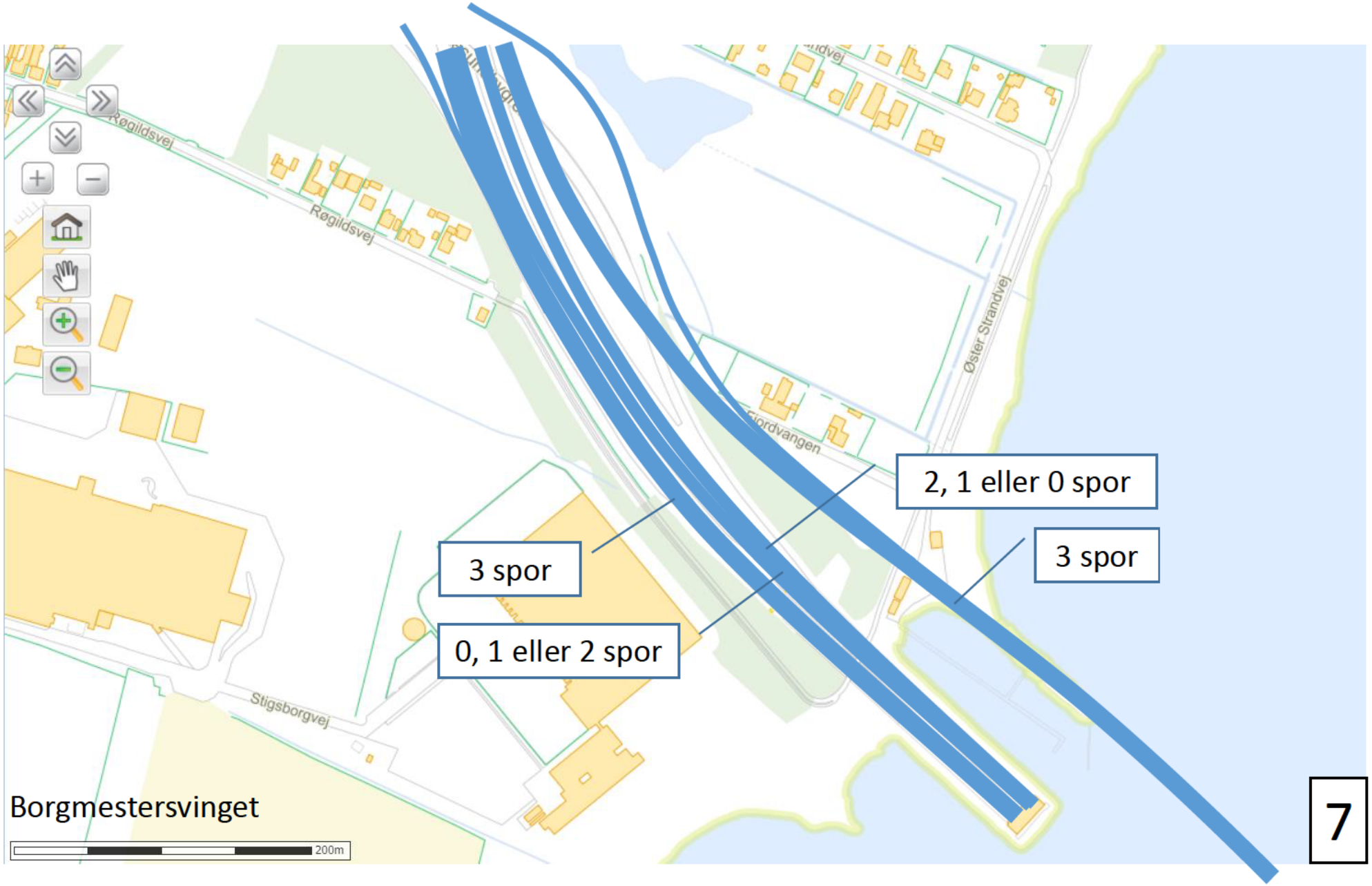
2 x 4 spor
Vangen
Nordfeldparken
Nysøparken
Hjørringvej
Østre Fælledvej
Selsøparken
Amalienborgvej
Solsiden
Teglværket
Gildsigvej
200m
4



Forbindelsesvejen

5

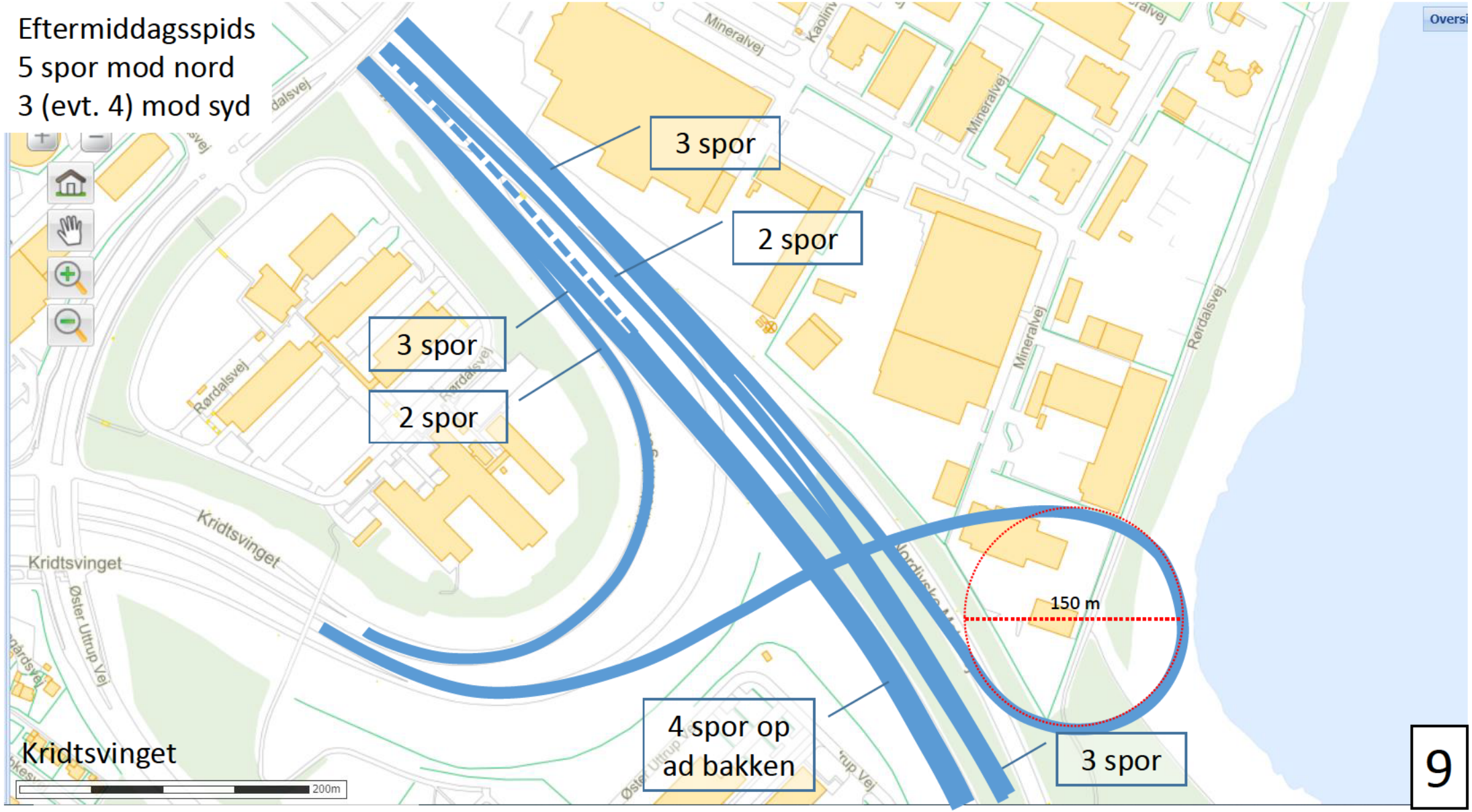
2,2,5 spor
Abildgårdsvej
Sundsholmen
Sundsholmen
Sundsholmen
Sundsholmen
Sundsholmen
Engholmen
Pilevang
Pilevang
Sundsholmen
Øster Strandvej
Kongelunden
Borgmestersvinget
200m
6


Røgildsvej
Røgildsvej
Øster Strandvej
Stigsborgvej
2, 1 eller 0 spor
3 spor
3 spor
0, 1 eller 2 spor
Borgmestersvinget
200m

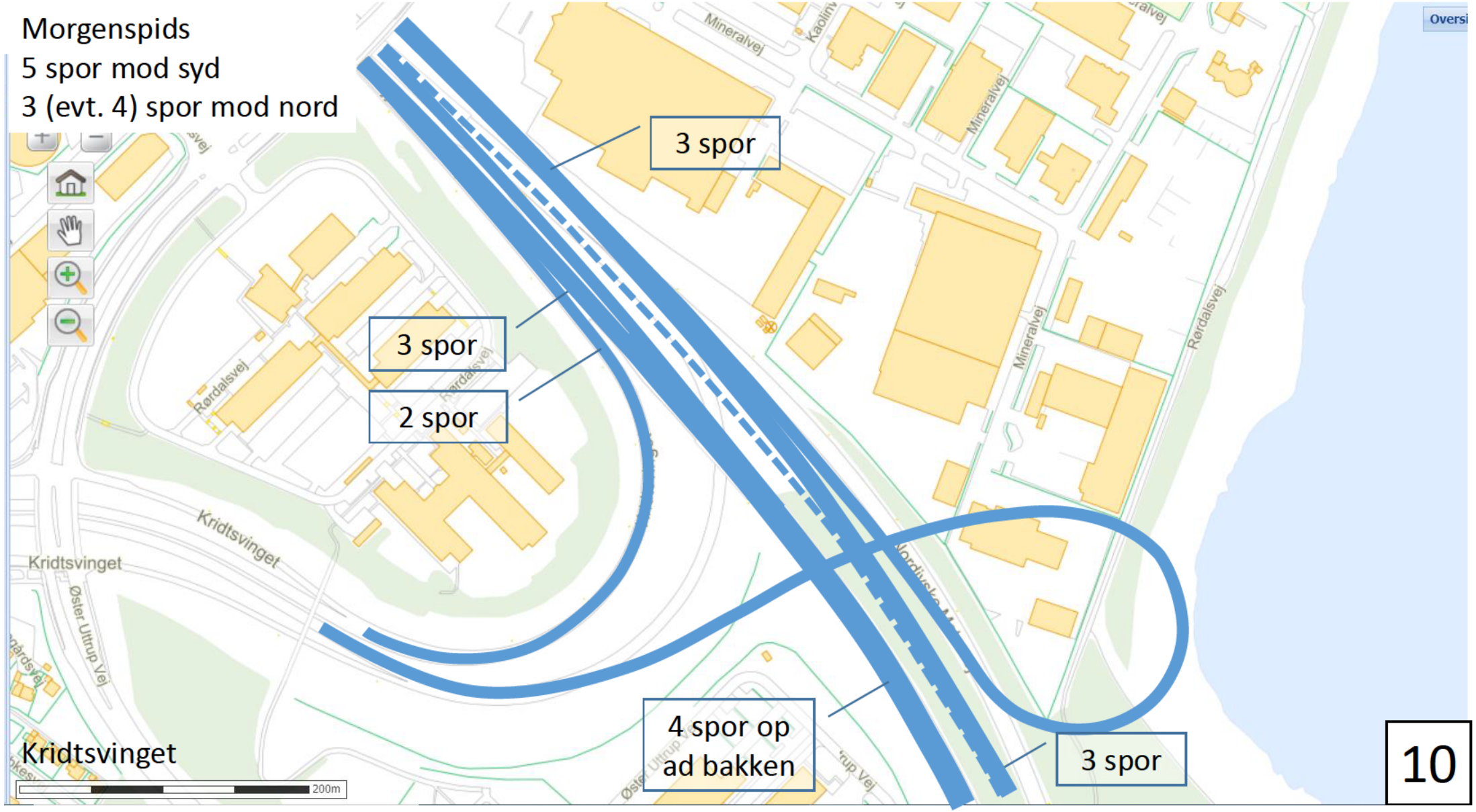
7

Oversigtskort
50 m
3 x 3 spor
Benzinvej
Rørdalsvej
200m

Eftermiddagsspids
5 spor mod nord
3 (evt. 4) mod syd

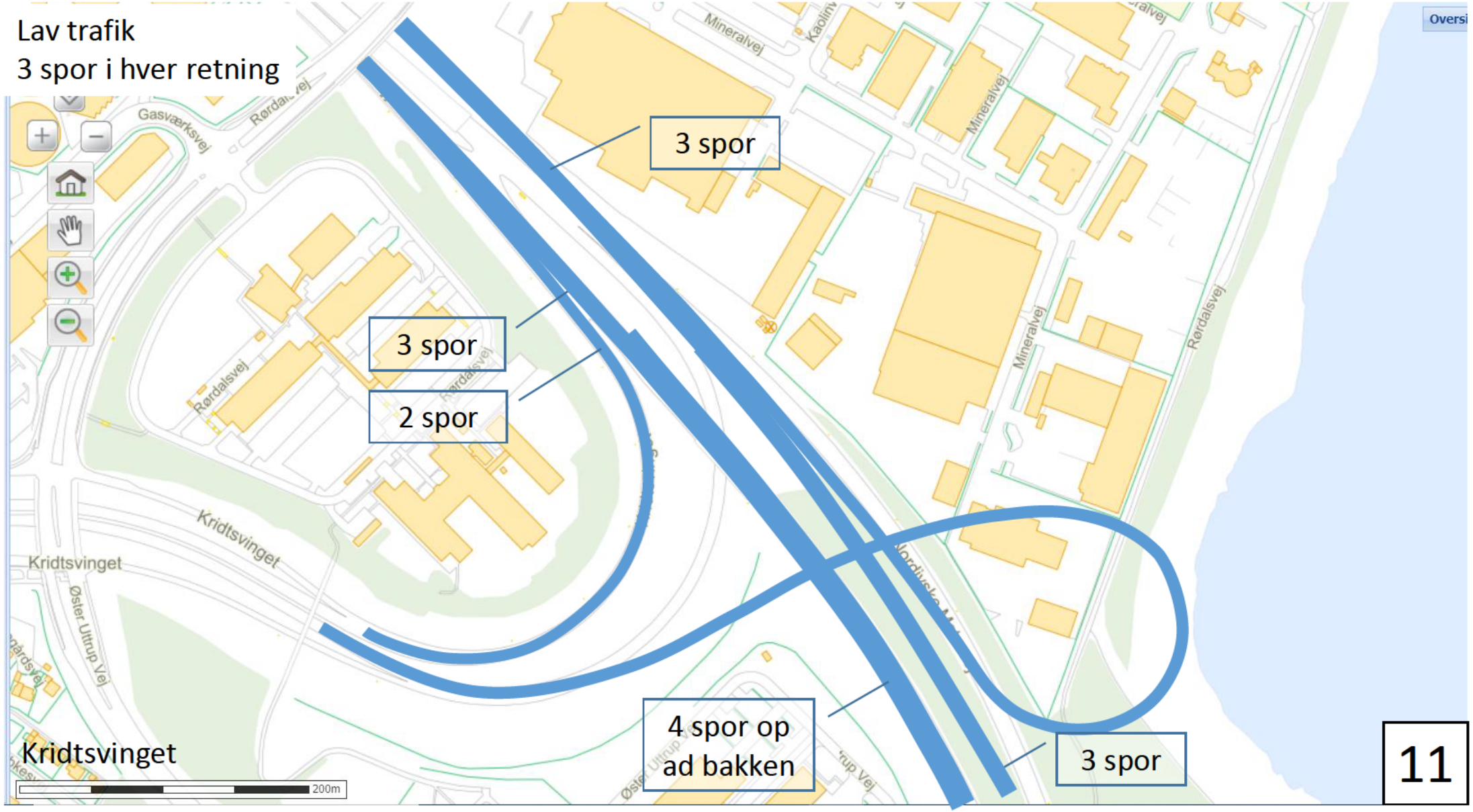


Morgenspids
5 spor mod syd
3 (evt. 4) spor mod nord

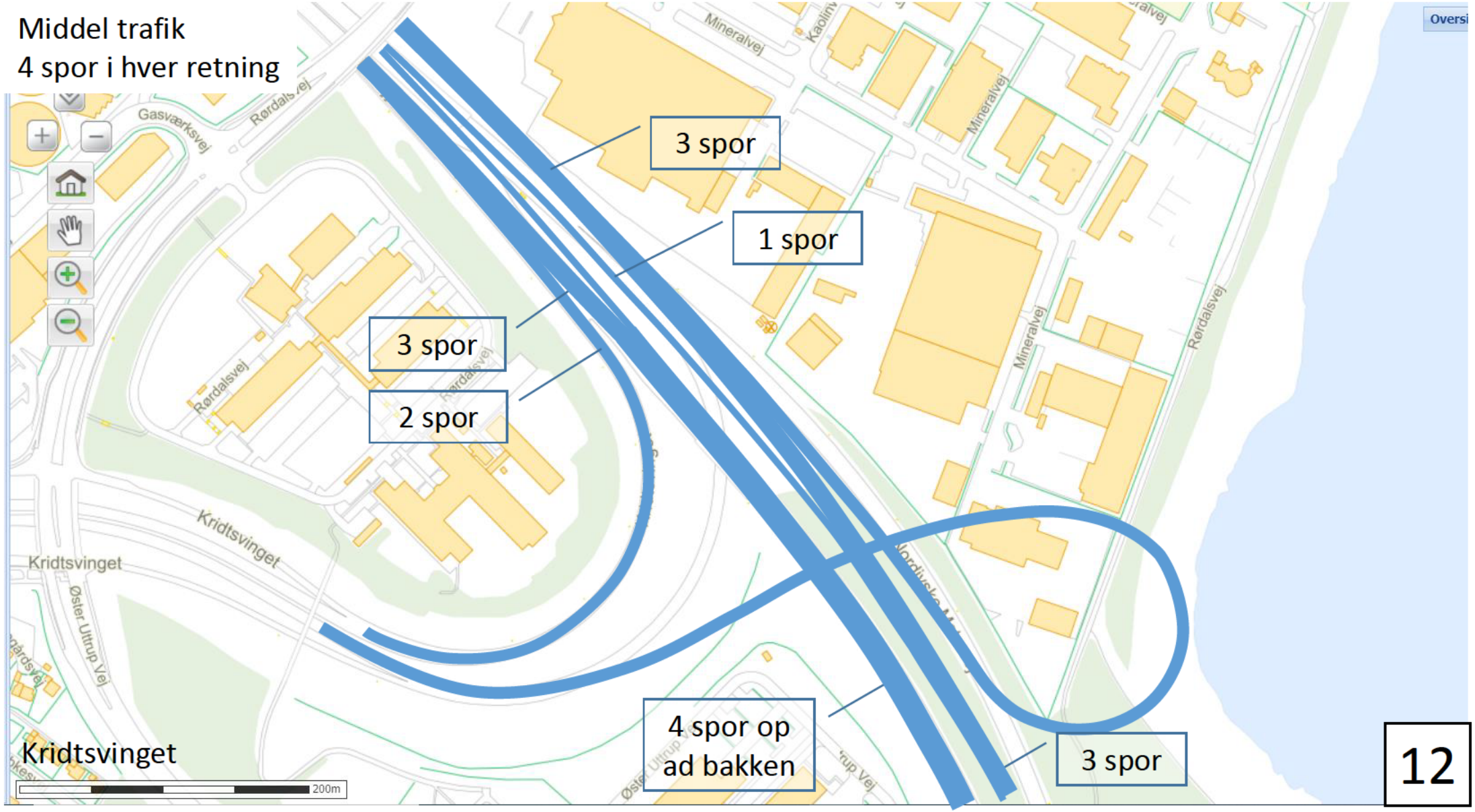


Kridtsvinget

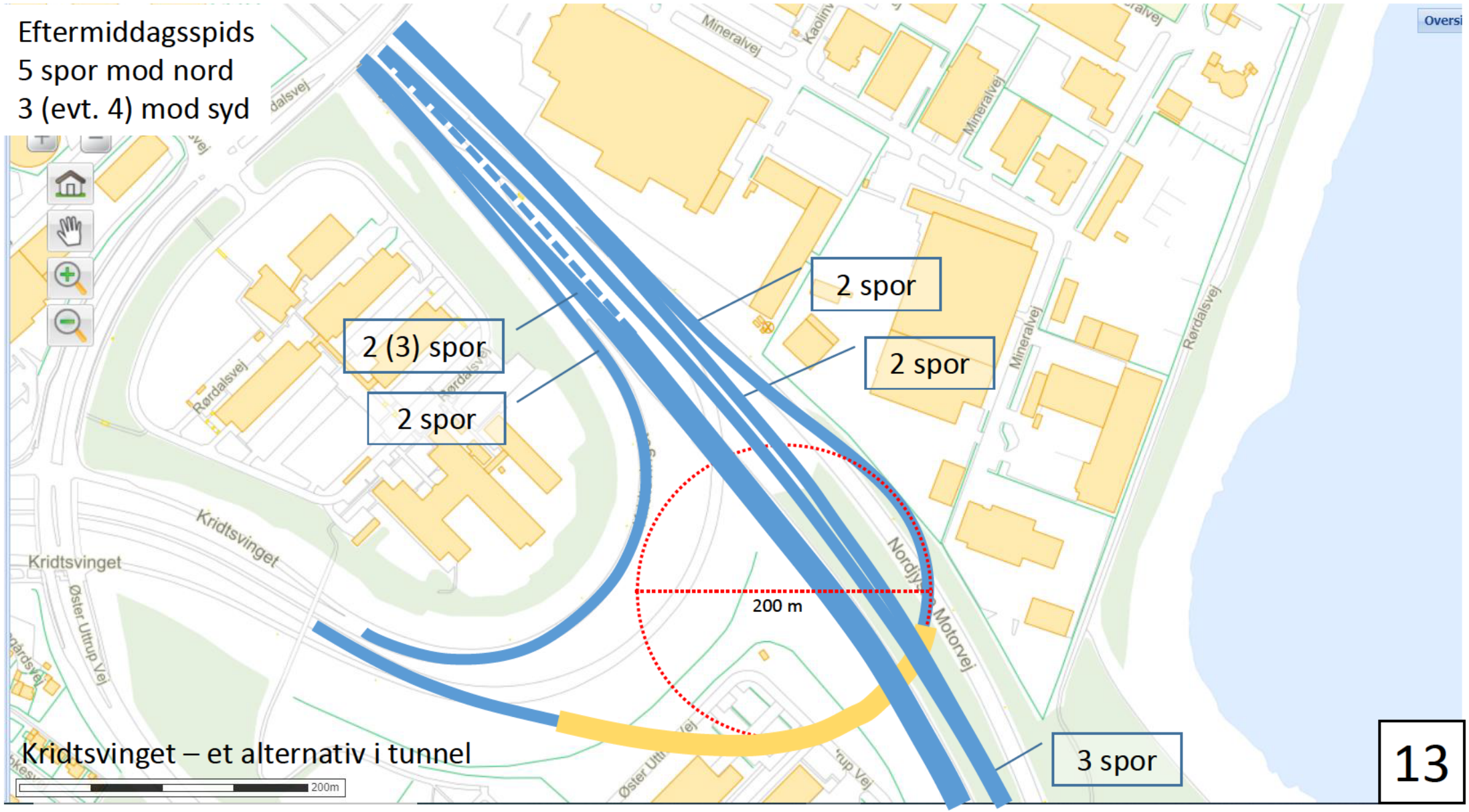
Lav trafik
3 spor i hver retning

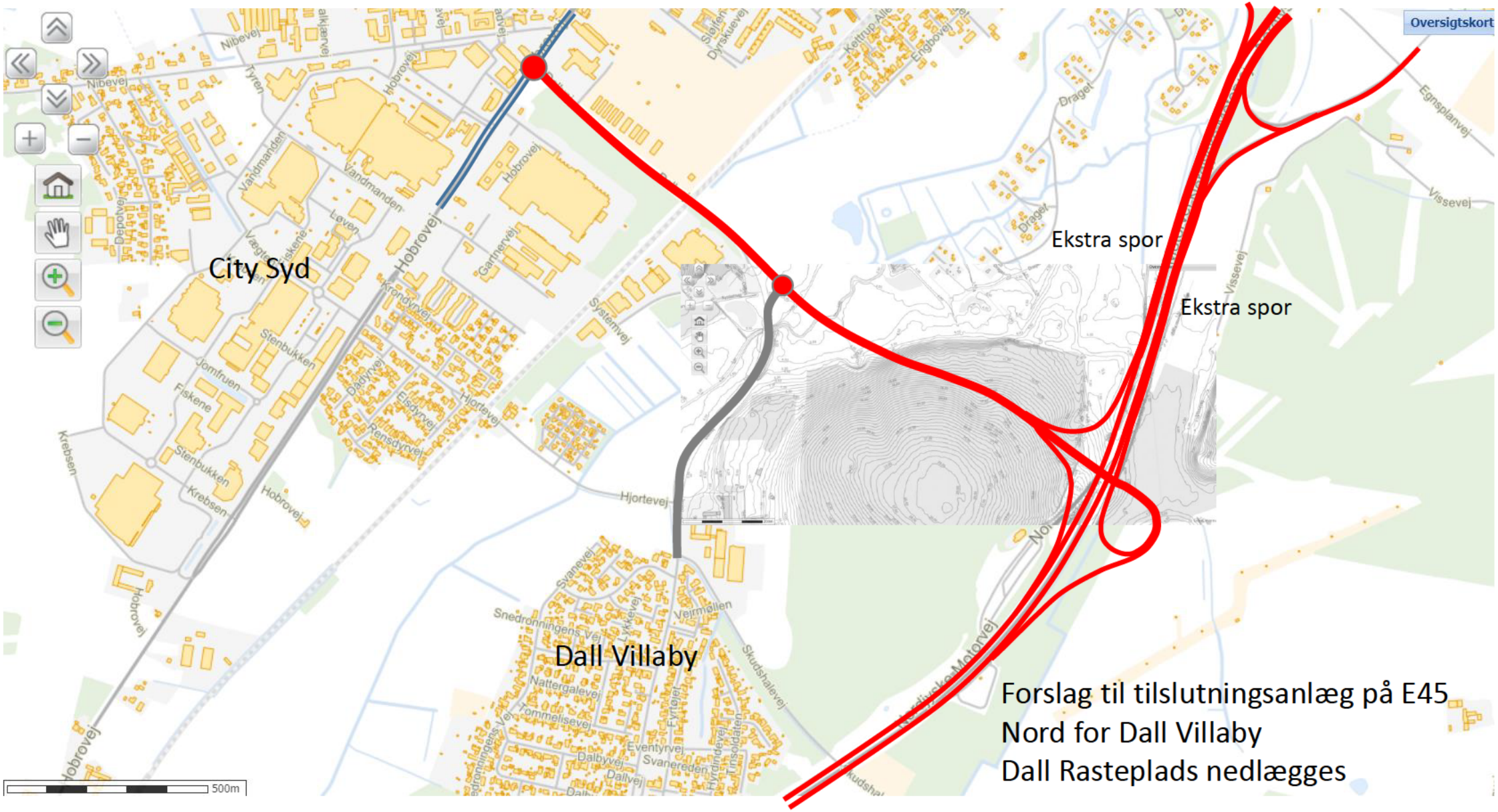


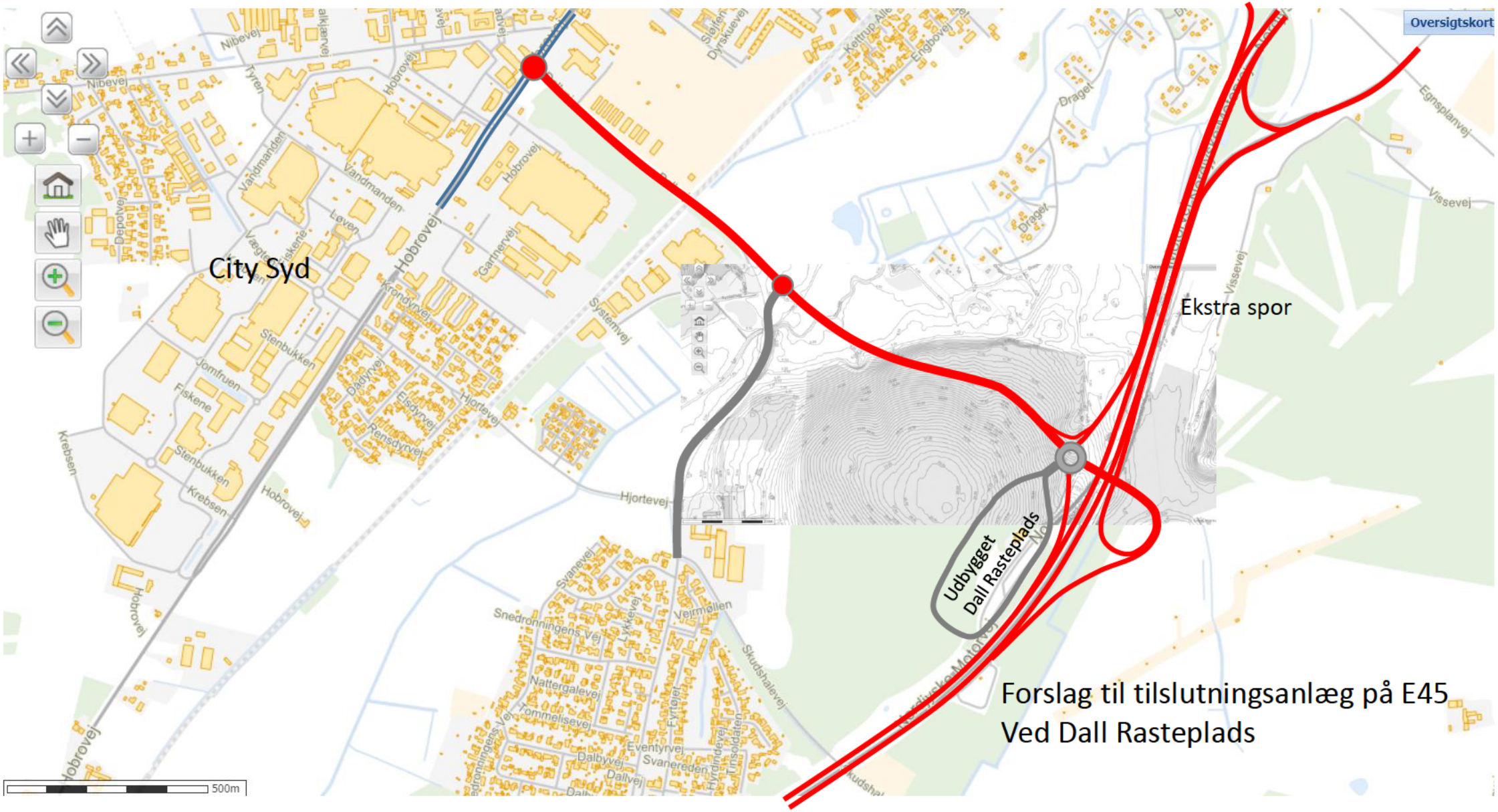
Middel trafik
4 spor i hver retning



Kridtsvinget


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


Oversigtskort
City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Nord for Dall Villaby
Dall Rasteplads nedlægges
500m


Oversigtskort
City Syd
Ekstra spor
Udbygget
Dall Rasteplads
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Ved Dall Rasteplads
500m

Løsninger med bias

- Limfjordstunnellen (E45) har netop haft 50 års jubilæum. Den blev projekteret af det daværende Aalborg Amt og finansieret af staten.
- Udformningen af motorvejen blev påvirket af flere politiske hensyn:
  - Borgmestersvinget blev gennemtrumfet af den daværende Nørresundby Kommune, som ønskede direkte forbindelse til Nørresundby havn. Senere forsøg på at nedlægge tilslutningen er mislykkedes.
  - Aalborg Kommune ønskede Kridtsvinget som en direkte forbindelse til midtbyen. Ønsker om ombygning er hidtil blevet afvist.
  - Resultatet blev alt for mange tilslutninger med kapacitetsnedsættelse, flettemanøvrer, trængninger og uheld.

Flere Bias

- For udenforstående har der aldrig været tvivl om, at Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt arbejdede for løsninger, som Staten skal betale. Staten står for motorvejene – altså skal en 3. Limfjordsforbindelse være en motorvej.
- Et omdiskuteret problem har gennem årene været forbindelsen mellem E45 og City Syd.
  - City Syd er et omfattende regionalt center med betydning for hele regionen.
  - Hverken Nordjyllands Amt eller Aalborg Kommune har villet skabe en forbindelse til E45. Med en vestlig omfartsvej (Egholm linje) løses problemet af staten (900 mio. kr).
  - Der har været forslag om billigere løsninger (størrelsesorden 125 mio. kr.), men de er alle blevet afvist.
  - Ved trafikberegningerne for en udvidelse af E45 indgår der ikke en forbindelse mellem E45 og City Syd, hverken i VVM 2011 eller Konsolideringsberegningen i 2014. Det betyder, at den samfundsøkonomiske besparelse for trafikanterne ved en direkte forbindelse mellem E45 og City Syd ikke indgår i resultatet til ugunst for en udbygning af E45.

Endnu flere Bias

- VVM analysen fra 2011 indeholdt en løsning for udbygning af E45 med en omfattende udvidelse af den nuværende tunnelkapacitet fra 6 spor til 12 spor.
  - I det samfundsøkonomiske regnestykke for en udvidelse af E45 belastes den interne rente naturligt af de høje anlægsomkostninger.
  - Alternative forslag til udformning burde have været en del af opgaven, idet paralleltunnellen er langt den dyreste del af motorvejsudvidelsen.
  - I dette forslag med reversible kørespor efter samme princip som Coen Tunnelen i Amsterdam bliver investeringen markant lavere, samtidig med at kapaciteten alligevel bliver tilstrækkelig.
  - Den meget skæve retningsfordeling morgen og aften kalder netop på en løsning med reversible vognbaner.

Afslutning

- En fremskrivning af trafikudviklingen gennem de seneste 20 år tyder på, at trafikken ved Limfjordstunnellen år 2030 vil være på over 100.000 køretøjer (HDT).
- Ministeren har tidligere oplyst, at en motorvej vest om Aalborg vil aflaste Limfjordstunnelen med 17 % . I den nye VVM21 anslås aflastningen til 24 % bl.a. fordi der denne gang bergningsmæssigt overføres biler til Egholmforbindelsen, fordi kapaciteten i Limfjordstunnellen i spidsperioder er opbrugt.
- Man har aldrig taget højde for det signifikant højere antal trafikuheld og de mange hændelser (120 årligt), som flere gange om ugen fører til kødannelse og forsinkelse og dermed betydelige samfundsøkonomiske tab.
- Vejdirektoratet har oplyst, at man i de gamle beregninger (2014 og 2011) ikke har taget højde for myldretidsproblemerne ved Limfjordstunnellen. Man oplyser endvidere, at kapaciteten i tunnelen og på Limfjordsbroen i de tidligere beregninger er overvurderet.
- Er det ikke tilstrækkeligt argument for at genberegne trafikfordelingen med en udbygget E45 og et ekstra tunnelrør med reversible kørebaner?

Genberegning for begge løsninger

- Der er – som det ses - mange gode grunde til at foretage en genberegning af trafikfordelingen og trafikøkonomien i de alternative forslag til en 3. Limfjordsforbindelse. I første omgang er der ikke behov for en fuld VVM analyse.
- Det vil være den korrekte fremgangsmåde, at der på samme måde som for den midtjyske motorvej og alle de andre kommende vejprojekter sker en trafikberegning med den nyeste udgave af Landstrafikmodellen LTM ver. 2.0.
- Kun derved vil beslutningstagerne opnå et solidt, ensartet grundlag at tage beslutning ud fra, når prioriteringsrækkefølgen for udbygning af motorvejsnettet skal fastlægges.

Med venlig hilsen

Anker Lohmann-Hansen

Motorvejsudfletning ved Dall

Alternativ til forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække.

Hvis ikke en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm kan forhindres fremlægges her:

Alternative løsningsforslag, som åbner op for en forenkling og en billigere løsning for en motorvejsudfletning syd for Dall

Udarbejdet ultimo december 2021/Anker Lohmann-Hansen

VVM21

- Hensigten med at beskrive alternativer i VVM undersøgelsen er dels at oplyse om de overvejelser, som Vejdirektoratet har foretaget om muligheden for andre løsningsmodeller, dels at give et referencegrundlag for vurdering af miljøpåvirkningerne (VD har i modstrid med hensigten ikke foretaget undersøgelser af andre løsninger i VVM21).
- Beskrivelsen af alternativer indeholder et krav til Vejdirektoratet om at oplyse, hvilke alternativer der er undersøgt, og oplysninger om de vigtigste grunde til valg af alternativ under hensyn til virkningerne på miljøet. Vejdirektoratet skal desuden give en oversigt over de væsentligste alternativer og alternative placeringer, som herudover har været undersøgt (VD har i VVM21 ikke foretaget undersøgelser af alternativer).
- Der har gennem hele processen været efterlyst alternativer til en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Vejdirektoratet har undskyldt sig med, at en vurdering af alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium.
- Vejdirektoratet henviser her til kommissorium: Der skal i henhold til aftale om Finansloven for 2019 af 30. november 2018 gennemføres en opdatering af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen). Der er afsat 5 mio. kr. til arbejdet, hvoraf halvdelen betales af Aalborg Kommune.
- Man fravælger altså bevidst at fremlægge alternativer, på trods af en voldsom lokal modstand mod Egholmløsningen.
- Det er på kant med bekendtgørelsen om VVM undersøgelser. Ekspropriationskommissionen må oplyses om de manglende alternative løsninger. Ekspropriationskommissionen skal bedømme og godkende det vejprojekt, Vejdirektoratet planlægger. Vejprojektet kan ikke gennemføres uden Ekspropriationskommissionens godkendelse af projektet.

Problemstilling

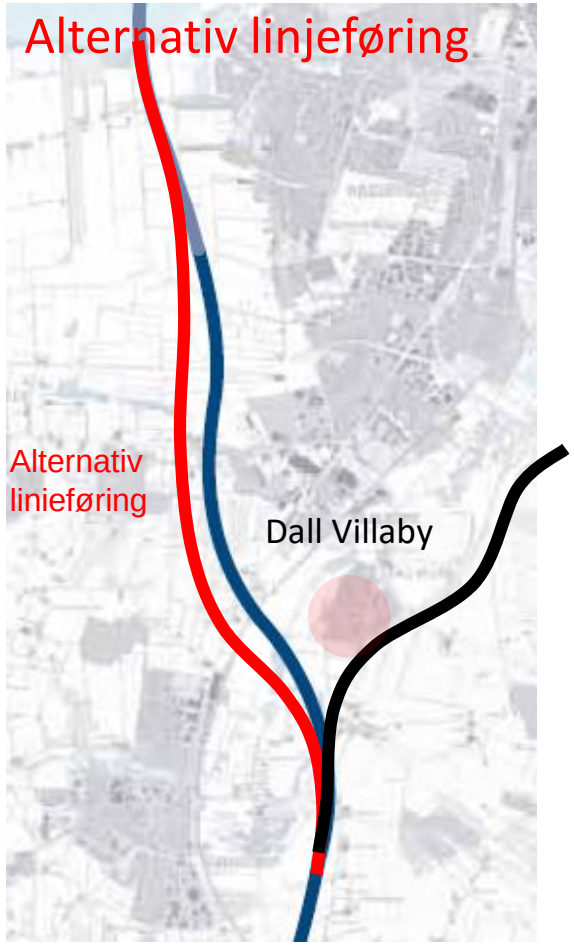
E45 og City Syd

- Gennem mange år er der fra Vejdirektoratet, Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt arbejdet på at finde en løsning på den manglende sammenhæng mellem E45 og det regionale center: City Syd – uden held, hvem skal betale.
- Den manglende forbindelse medfører en voldsom trængsel i krydset Hobrovej/Ny Nibevej. Kødannelser på Hobrovej og i perioder kødannelse på Mariendals Mølle indføringen.
- En enkel og billig løsning er etablering af en motorvejstilslutning ved Dall Rasteplads. Desværre er den ikke blevet realiseret endnu.
- En motorvejsafgrening syd for Dall landsby vest om Aalborg vil give tilslutning til Hobrovej og dermed indirekte til City Syd.

Motorvej vest om Aalborg

- En motorvej vest om Aalborg har imidlertid alvorlige ulemper i form af
  - Meget høje anlægsomkostninger og ringe samfundsnytte
  - Krydsningen af den bevaringsværdige ø Egholm
  - Landskabelig hård belastning af Østerå-dalen
  - Alvorlige støjproblemer for det vestlige Hasseris
  - Alvorlige støjproblemer især ved Dall Villaby
- De støjmæssige problemer kan reduceres ved
  - Flytning af motorvejen mod vest ved Hasseris og ved etablering af høje støjskærme
  - Flytning af motorvejen mod sydvest ved Dall Villaby og ved at undlade at etablere nordvendte ramper på motorvejsafgreningen.

En evt. vestlig motorvej over øen Egholm bør flyttes mod vest og sydvest

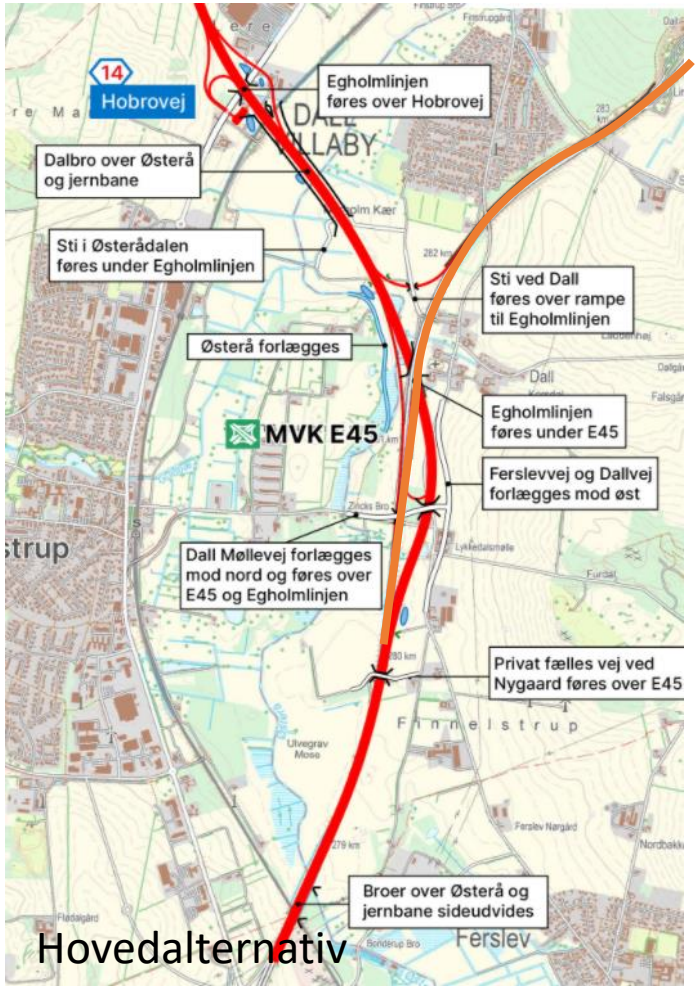


Under den offentlige debat i forbindelse med VVM 21 om en omfartsvej vest om Aalborg er der indleveret et endog meget stort antal indlæg mod gennemførelsen af motorvejen. Argumenterne er trafikale, samfundsøkonomiske, støjmæssige og miljømæssige, men vigtigst af alt:

Der har ikke fra Vejdirektoratet eller Transportministeren været vilje til at se på alternativer, som kunne bringes i spil fx en udbygning af E45.

Et af de steder, hvor der gentagne gange har rejst sig protester mod lokaliseringen af en motorvejsafgrening mod vest fra E45 er ved Dall Villaby, som allerede i dag er stærkt generet af trafikstøj. Det er ikke rimeligt, at Vejdirektoratet og dermed Transportministeren ikke seriøst overvejer de betænkeligheder og løsningsforslag, Dall Villaby har fremlagt, og som jeg har været engageret i.

Vejdirektoratets varianter

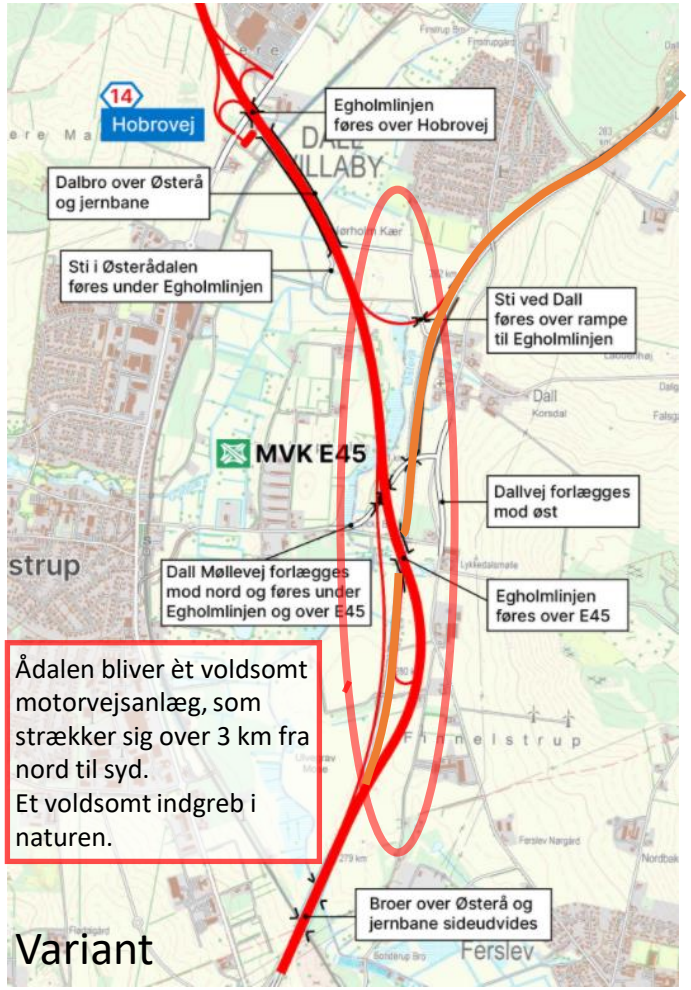


Vejdirektoratet arbejder i VVM 21 med to varianter for en motorvejsafgrening syd for Dall.

Trafikberegningerne viser, at de nordvendte ramper ved motorvejs-afgreningen ikke har regional eller national trafikal betydning. Dette gælder især varianten, hvor den ene rampe er trukket meget langt mod syd. De nordvendte ramper fører kun lokal trafik, som på en enkel måde kunne betjenes af en tilslutning ved Dall Rasteplads.

Ved at adskille den lokale og den regionale-/nationale trafik kan man opnå en enklere udformning af motorvejs-afgreningen samtidig med, at man reducerer generne ved Dall Villaby og Dall landsby samt reducerer de komplicerede anlægsforhold i ådalen.

Vejdirektoratet viste i tidligere udgaver en motorvejsafgreningen uden nordvendte ramper.



En enkel løsning

City Syd

Aalbo

Poulstrup

Dall

Hvis Egholmløsning:
Motorvej flyttes mod sydvest bort fra Dall Villaby. Nordvendte ramper opgives og erstattes af tilslutningsanlæg nord for Dall Villaby. Det giver en række fordele:

- Motorvej anlægges over den nordlige del af Svenstrupholm med bedre funderingsforhold.
- Afgreningen flyttes væk fra Dall Villaby og Dall.
- Afgreningen udformes med Fly-over og får et mere overskueligt og trafiksikkert vejforløb.
- En flytning mod syd-vest giver markant bedre støjforhold for Dall Villaby

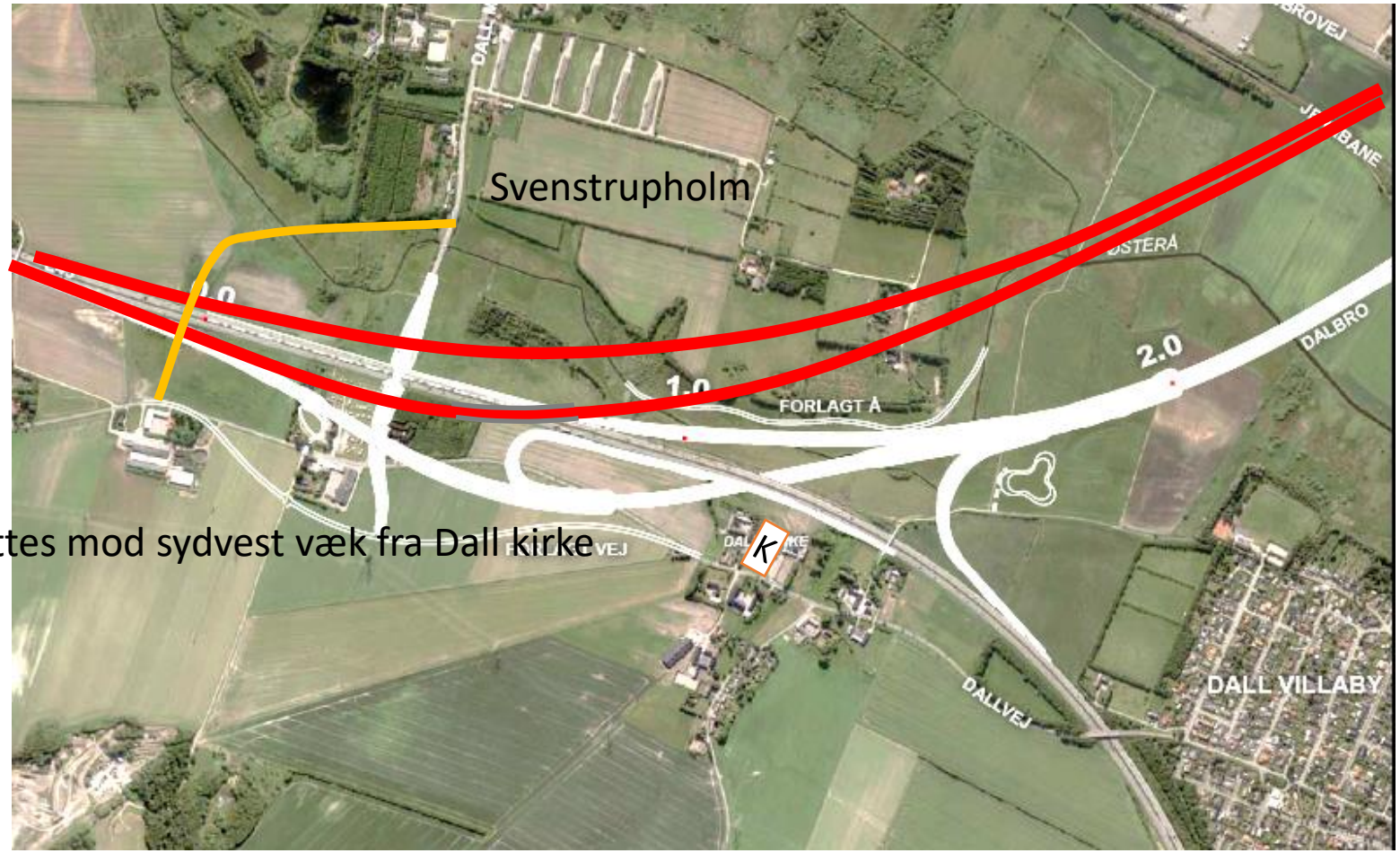
Sydvendte ramper forenkler udfletning syd for Dall
Fjerner generne ved Dall kirke

Image © 2011 C[illegible] A/S, DDO
© 2011 Google
©2010 Google

56°59'21.09"N 9°52'38.17"Ø niveau 5 m Øjehøjde 5.48 km

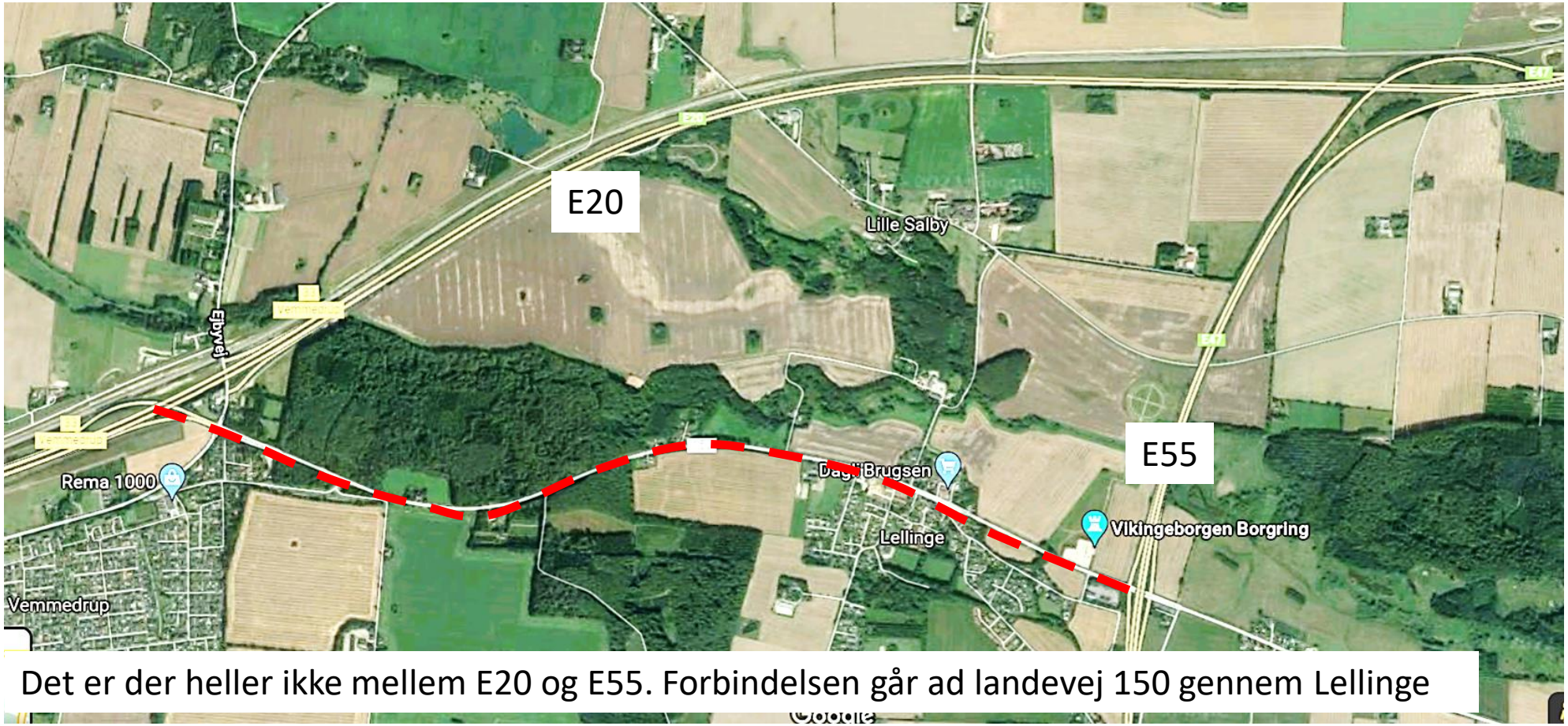
Afgrening ved Svenstrupholm

Afgreningen flyttes mod sydvest væk fra Dall kirke



Vejdirektoratet vil indvende:

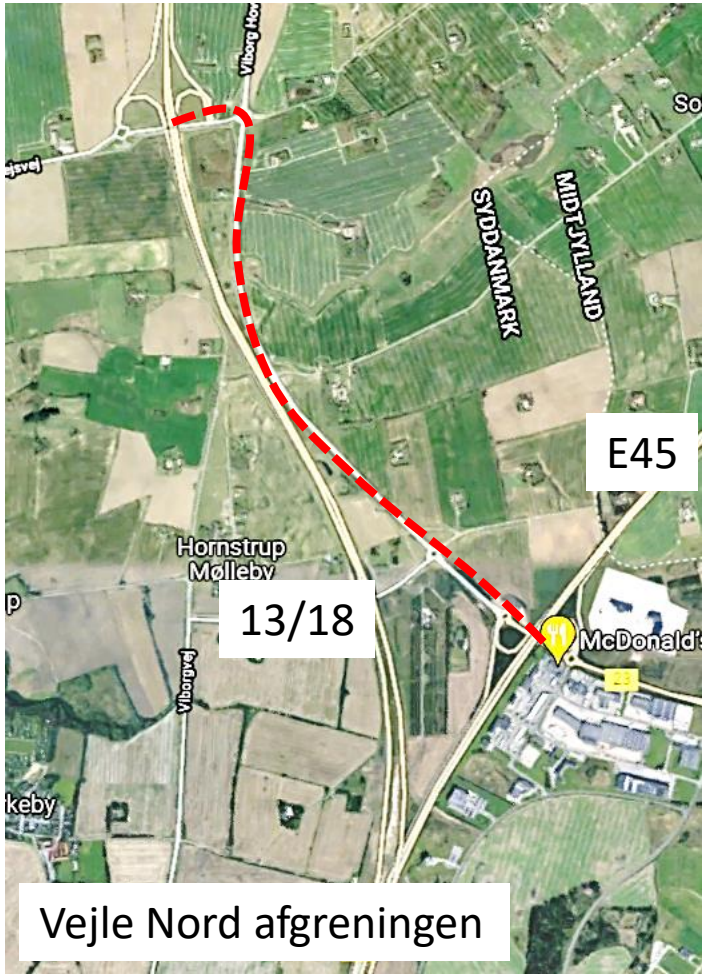
Der er ingen direkte forbindelse mellem motorvejene E39 og E45



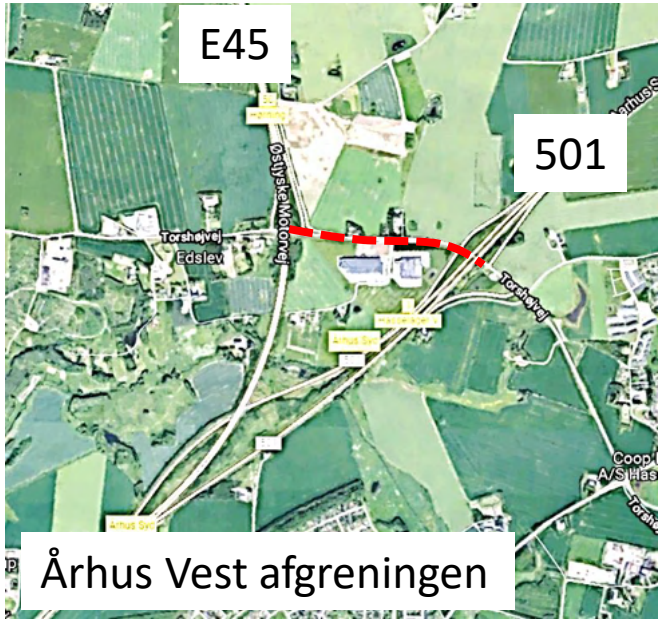
Det er der heller ikke mellem E20 og E55. Forbindelsen går ad landevej 150 gennem Lellinge

Der er heller ikke direkte forbindelse ved følgende motorvejsafgreninger:

Bouet - afgreningen



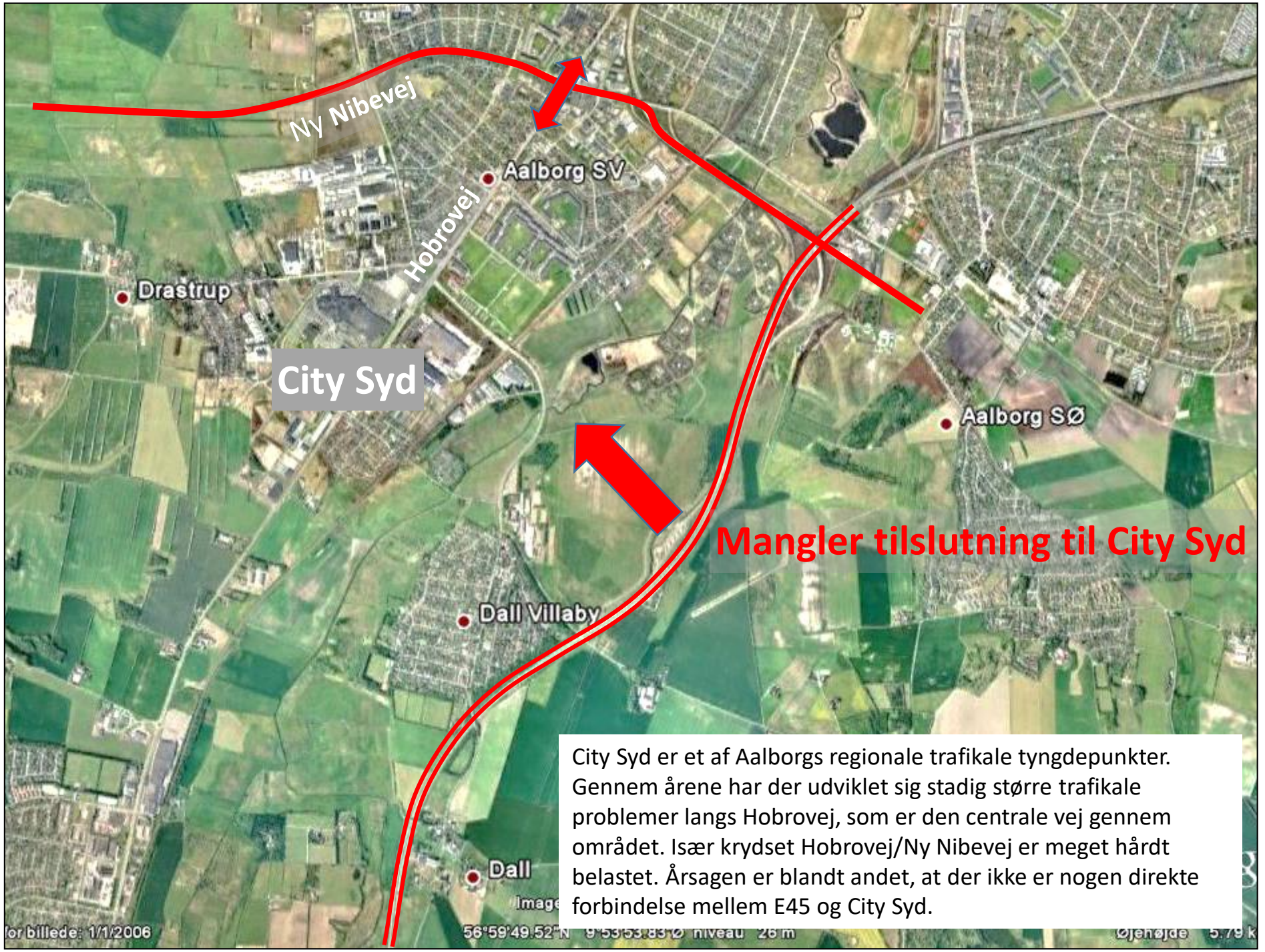
Vejle Nord afgreningen

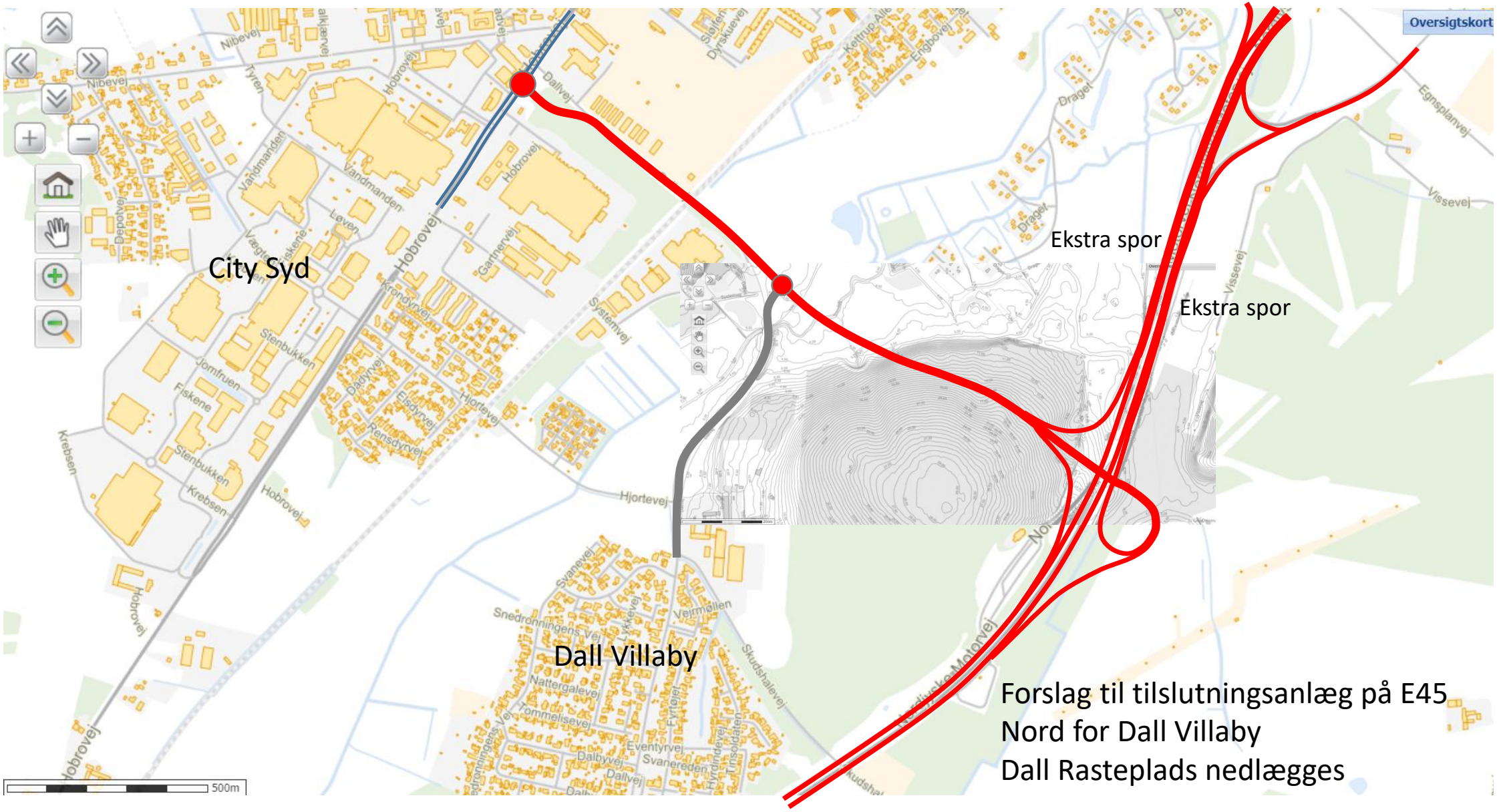


Århus Vest afgreningen

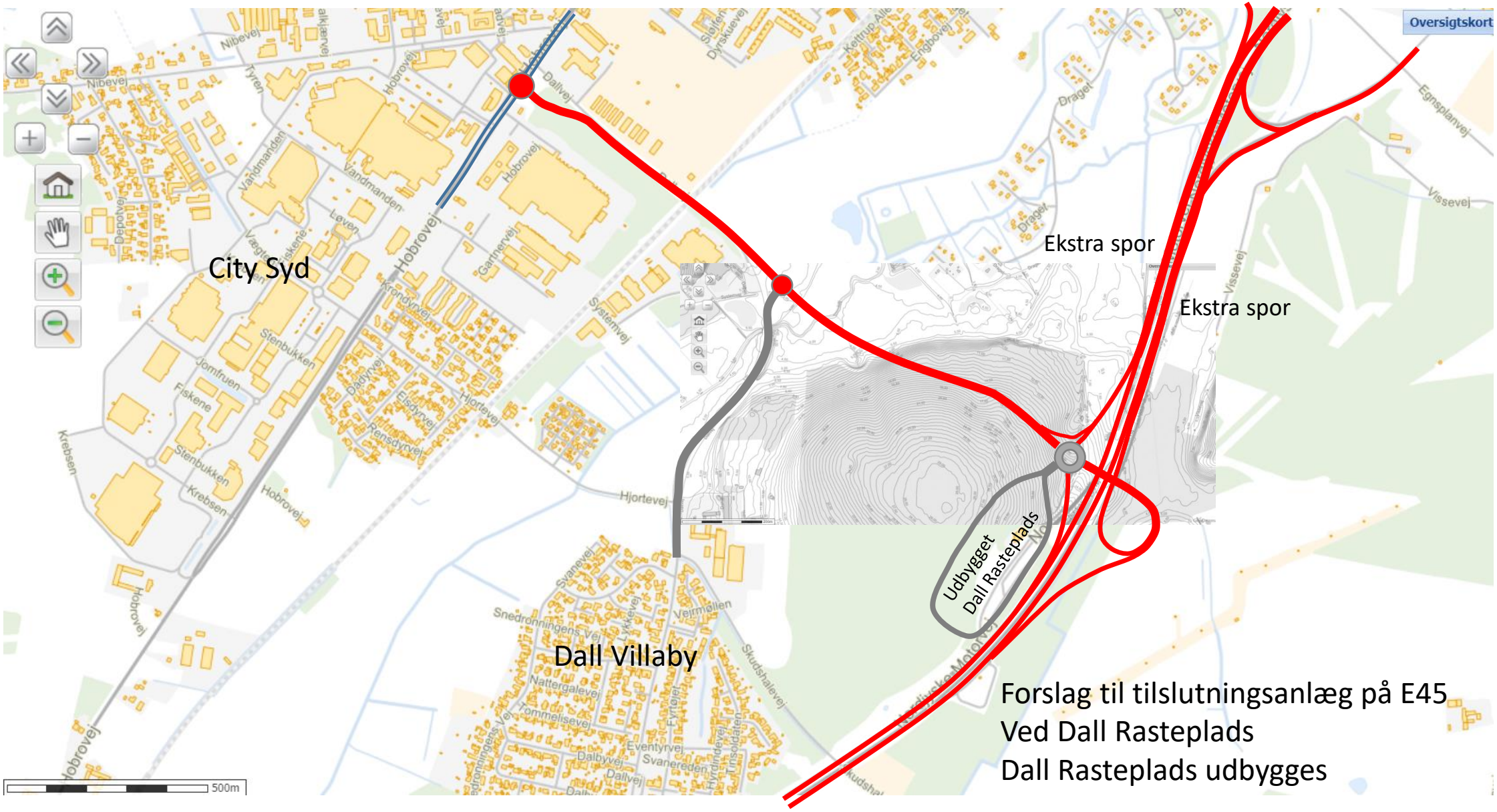
Tilslutning til City Syd

- En forbindelse mellem E45 og City Syd har i princippet ikke noget med en 3. Limfjordsforbindelse at gøre.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd er og har gennem tiden været en nødvendighed for at sikre fremkommeligheden på Hobrovej og Indkildevej.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan gennemføres for ca. 125 mio. kr.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan anlægges inden for kort tid og derved få en hurtig aflastende effekt på det omgivende vejnet.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan have alternative løsninger med eller uden bevaring af rasteplads Dall.

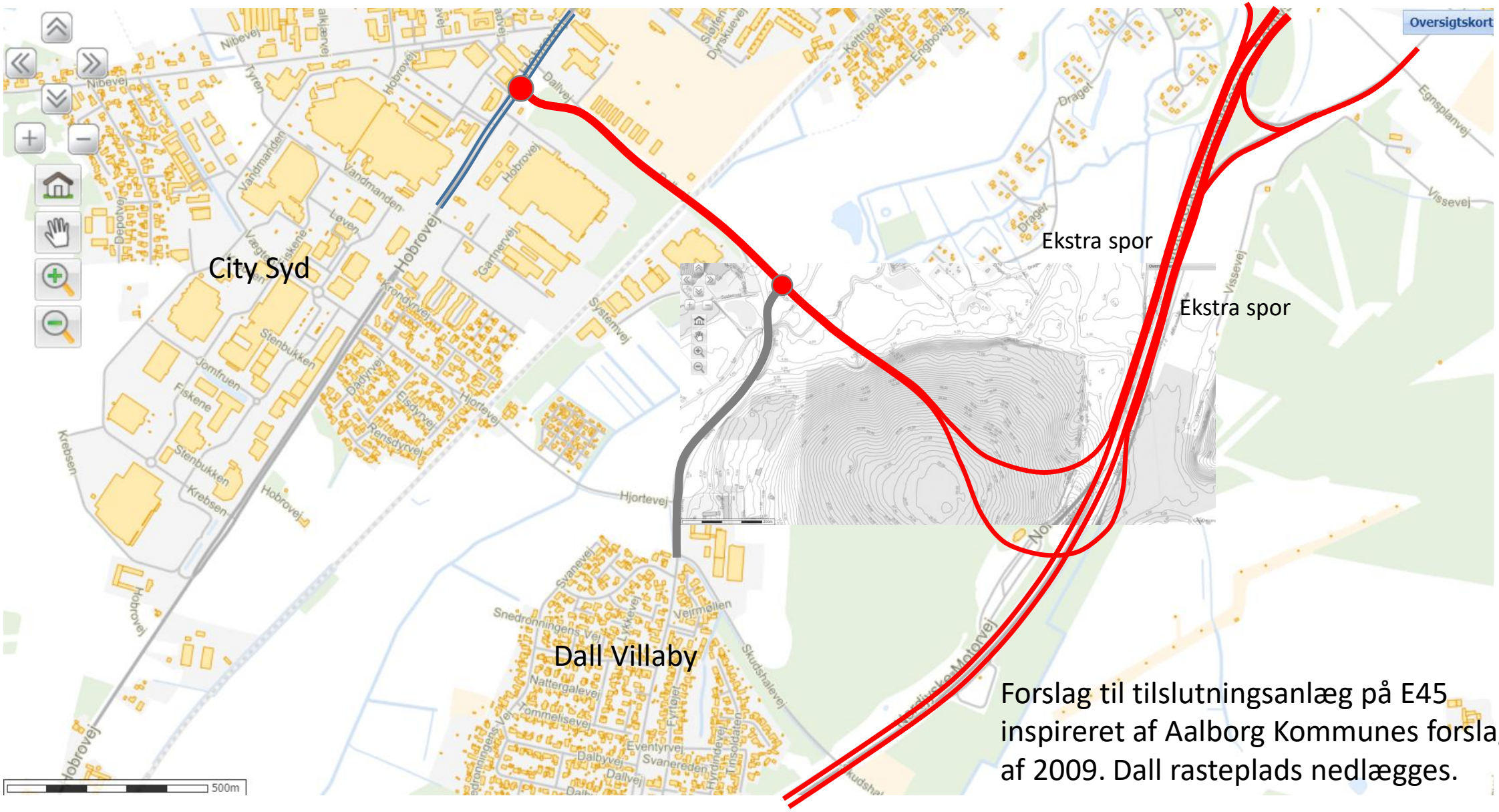

Ny Nibevej
Hobrovej
Aalborg SV
Drastrup
City Syd
Aalborg SØ
Mangler tilslutning til City Syd
Dall Villaby
Dall
City Syd er et af Aalborgs regionale trafikale tyngdepunkter. Gennem årene har der udviklet sig stadig større trafikale problemer langs Hobrovej, som er den centrale vej gennem området. Især krydset Hobrovej/Ny Nibevej er meget hårdt belastet. Årsagen er blandt andet, at der ikke er nogen direkte forbindelse mellem E45 og City Syd.



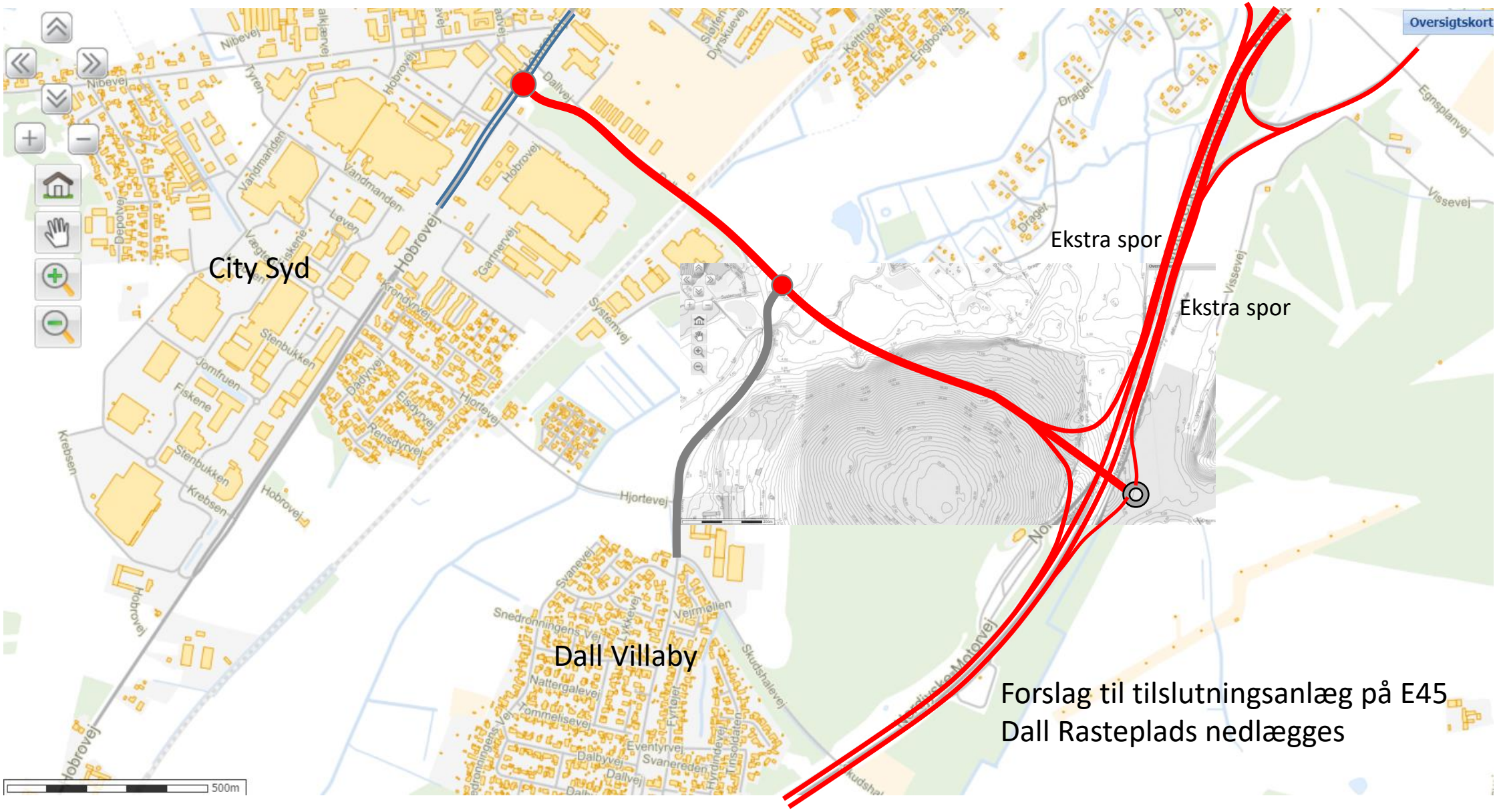
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Nord for Dall Villaby
Dall Rasteplads nedlægges

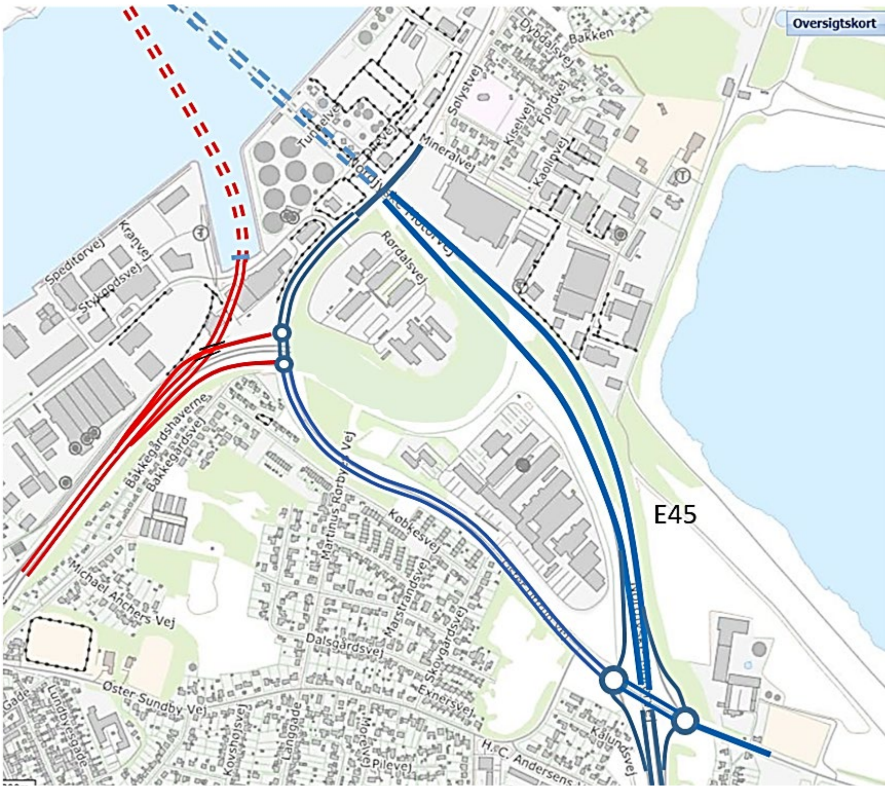


Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Ved Dall Rasteplads
Dall Rasteplads udbygges



Forslag til tilslutningsanlæg på E45 inspireret af Aalborg Kommunes forslag af 2009. Dall rasteplads nedlægges.


City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Oversigtskort
Hobrovej
Nibevej
Dallvej
Hjortevej
Systemvej
Vissevej
Egnsplanvej
Dragel
Vandmanden
Leven
Gartnervej
Stenbukken
Jomfruen
Fiskene
Krebsen
Krondyrvej
Dådyrvej
Elsdyrvej
Rensdyrvej
Svanevej
Snedronningens Vej
Nattergalevej
Tommeliselvej
Eventyrvej
Dalbyvej
Svanereden
Hyrdindevej
Trinsoldatvej
Skudshalevej
Nordjyske Motorvej
500m
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Dall Rasteplads nedlægges


Oversigtskort
E45
Mineralvej
Rørdalsvej
Speditørvej
Kranvej
Stykgodsvej
Solystvej
Dybdalsvej
Bakken
Kiselvej
Fiordvej
Kaolinvej
Bakkegårdshaverne
Bakkegårdsvej
Martinus Rørbyes Vej
Købkesvej
Marstrandsvej
Michael Anchers Vej
Dalsgårdsvej
Skovgårdsvej
Exnersvej
Øster Sundby Vej
Langgade
Kovstedsvej
Pilevej
H. C. Andersens
Kalundsvej

2 x 3 spor
Øster Uttrup Vej
Eckersbergsvej
Marstrandsvej
Skovgårdsvej
Dalsgårdsvej
Krøyersvej
Exnersvej
Kalundsvej
Pilevej
H. C. ANDERSENS VEJ
Stibro
Tilslutningen ved Øster Uttrup Vej udvides og ombygges – E45 udvides til 2 x 3 spor mod syd
200m
10

Egholmlinjen aflaster ikke Limfjordstunnellen tilstrækkeligt

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække

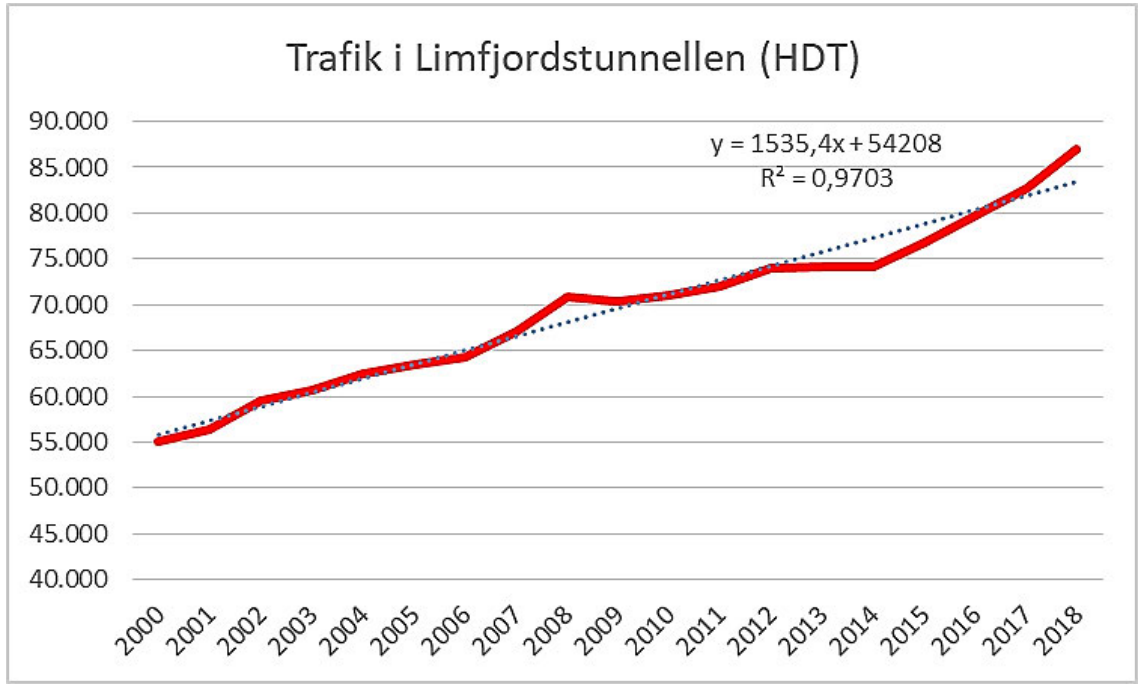
Revideret december 2021/Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen

Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU

Opregning af trafik i 2030

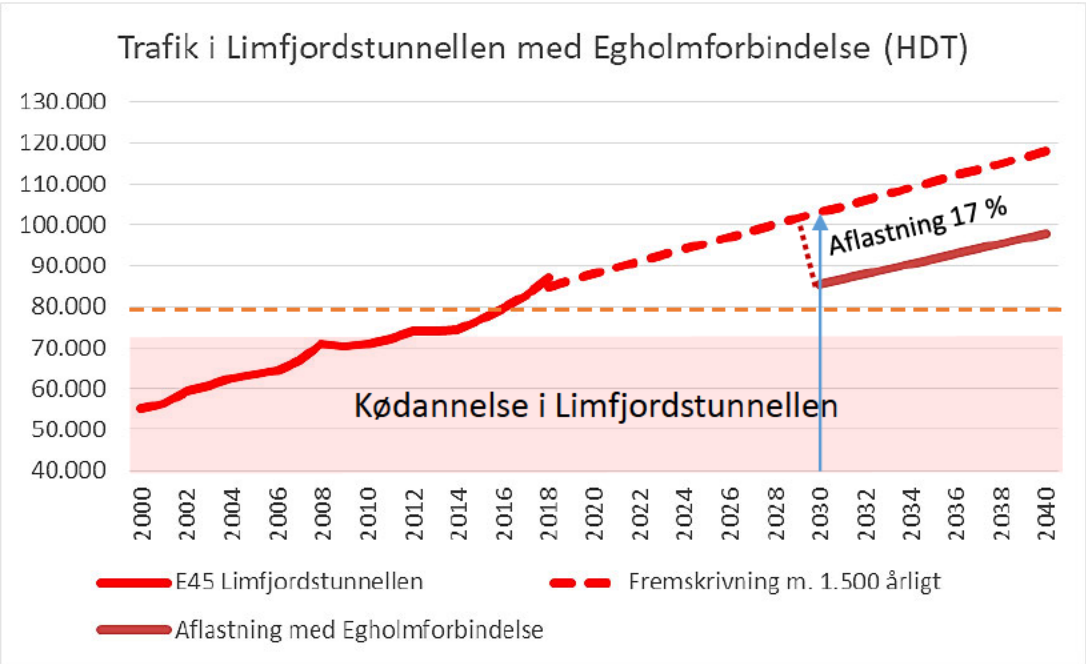
- Limfjordstunnellen, basisvejnet
  - Vejdirektoratet udregner i konsolideringsrapporten 2014 trafikken i Limfjordstunnellen i 2030 til 83.700 (HDT), altså mindre end dagens trafik.
  - En lineær fremskrivning af trafikudviklingen over de seneste 20 år frem til 2030 viser en trafikal vækst fra 87.000 i 2018 til 104.000 (HDT) i 2030.
  - VVM 2021 udregner trafikken i Limfjordstunnellen i år 2030 til 96.600 (HDT).
- Limfjordstunnellen, med Egholmforbindelse
  - Vejdirektoratets konsolideringsrapport 2014 udregner trafikken i Limfjordstunnellen i 2030 til 69.800 (HDT)
  - Den lineære fremskrivning opregner trafikken til 79.000 (HDT), aflastning 24%.
  - VVM 2021 udregner trafikken i Limfjordstunnellen i 2030 til 74.800 (HDT)
- Egholmtunnellen
  - Konsolideringsrapporten udregner trafikken i Egholmtunnellen i 2030 til 23.500 (HDT)
  - Den lineære fremskrivning opregner trafikken til 25.000 (HDT), 24 % af total.
  - VVM 2021 udregner trafikken i Egholmtunnellen i 2030 til 32.500 (HDT)

Trafikken i Limfjordstunnellen (HDT)



- 6.000 køretøjer >5,8 meter
- Lastbilprocent 7 %
- Siden år 2000 er trafikken et hverdagsdøgn vokset med gennemsnitlig ca. 1.500 køretøjer om året (HDT)
- Denne udvikling ser ud til at fortsætte
- Siden 2014 er trafikken vokset med det dobbelte.

Aflastning i Limfjordstunnellen



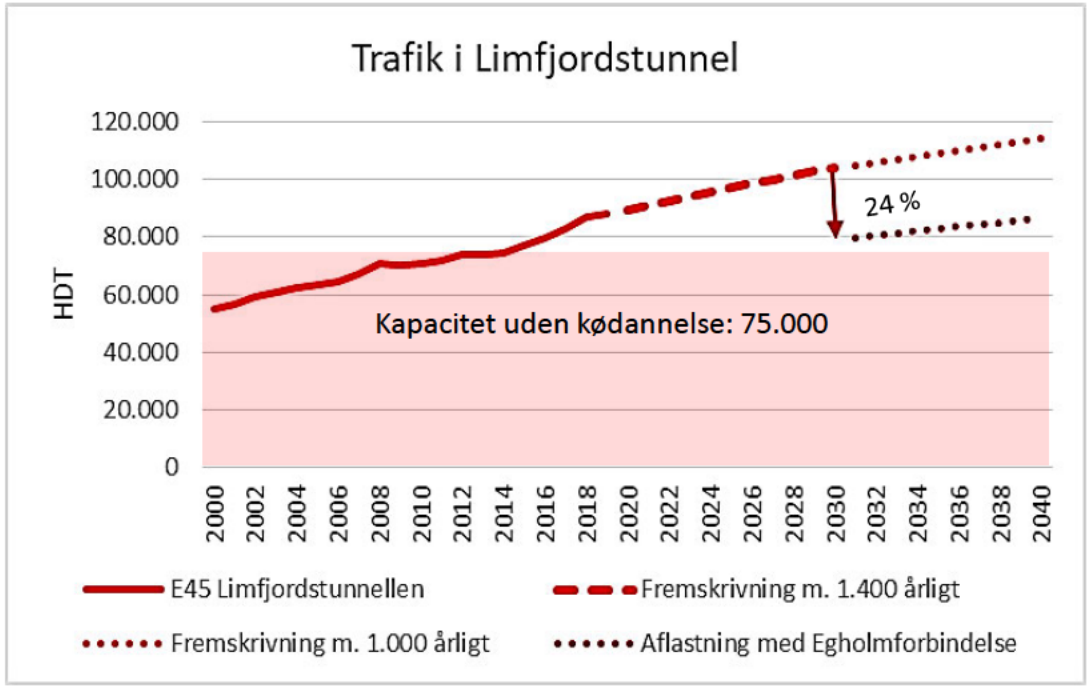
Kapacitet i Limfjordstunnellen ofte omtalt af Vejdirektoratet: 80.000 kt/døgn
Begyndende kødannelse ved Limfjordstunnellen ved ca. 75.000 kt/døgn.

I brev til transportudvalget 20. december 2018 oplyser transportministeren, at en forbindelse via Egholm vil aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 17 % ved etablering i år 2030.

Foretages en lineær fremskrivning af trafikken frem mod år 2030 og 2040 vil trafikbelastningen i Limfjordstunnellen i åbningsåret for en Egholmforbindelse være på samme niveau som nu. Der vil således fortsat med en lineær fremskrivning af trafikken – med en Egholmforbindelse - kunne forventes alvorlige kødannelser ved Limfjordstunnellen morgen og aften.

Da E45 med en Egholmforbindelse ikke ombygges eller udvides, vil der her fortsat kunne forventes 120 uheld eller hændelser pr år med en negativ afsmittende effekt på trafikafviklingen i Aalborg og Nørresundby.

En vestlig omfartsvej løser ikke problemet



I VVM 2021 har Vejdirektoratet udregnet aflastningen af Limfjordstunnellen med en Egholmforbindelse til 24 % i år 2030.

Afvisningen af trafik i Limfjordstunnellen sker pga begyndende trængsel i morgen- og eftermiddagsspidstimerne allerede i åbningsåret, hvilket Vejdirektoratet da også anfører (se efterfølgende slides).

Foretages en fremskrivning af trafikken i 2030 frem mod år 2040 vil trafikbelastningen i Limfjordstunnellen i 2032 nå over 80.000 kt/døgnet - i 2040: 86.600 og dermed være på samme niveau som nu.

Der vil således op gennem 2030-erne kunne forventes en stadig stigende trængsel i Limfjordstunnellen – selv med en Egholmforbindelse – og alvorlige kødannelser morgen og aften hen i mod år 2040.

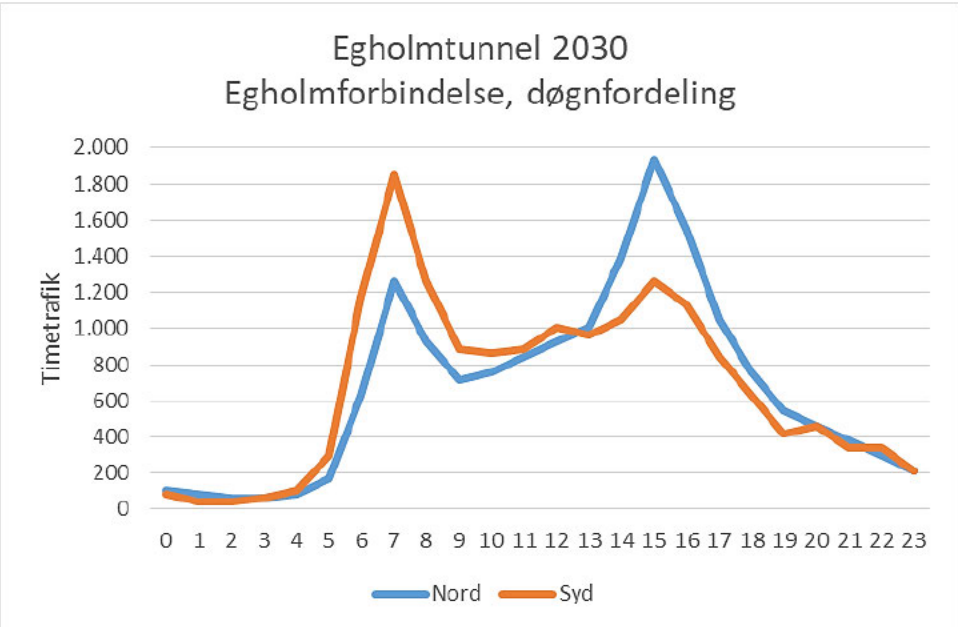
Begyndende kødannelse 2030 (hastighedsreduktion)

Vejdirektoratet her i VVM2021 beregnet, at der med en Egholmforbindelse stadig vil ske en hastighedsreduktion i Limfjordstunnellen i myldretiderne

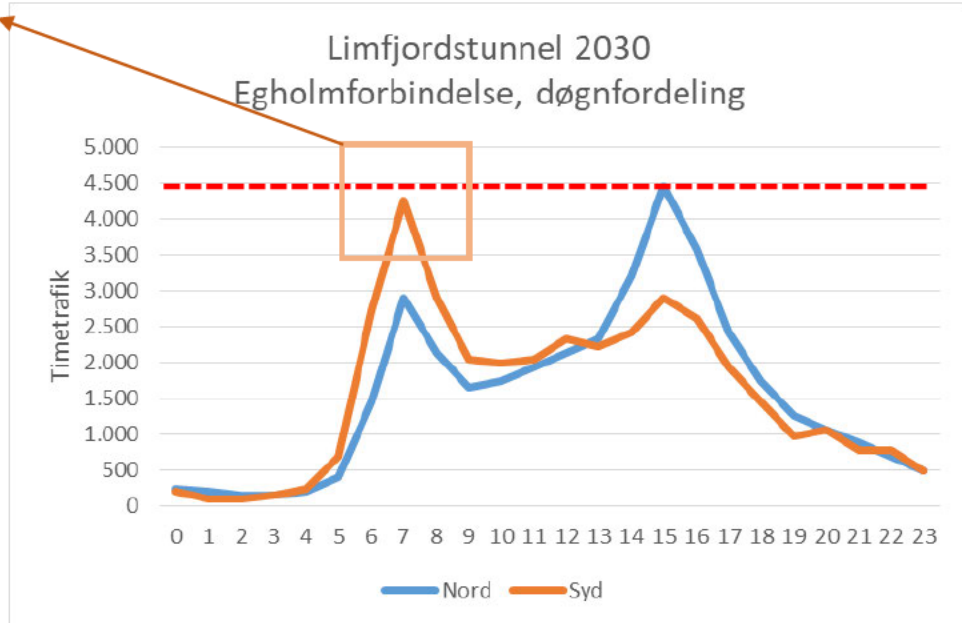
Morgenmyldretid

Eftermiddagsmyldretid

Trafikfordeling med Egholmforbindelse, 2030



Inden for en spidstime kan trafikken variere ganske meget. Se efterfølgende slide.

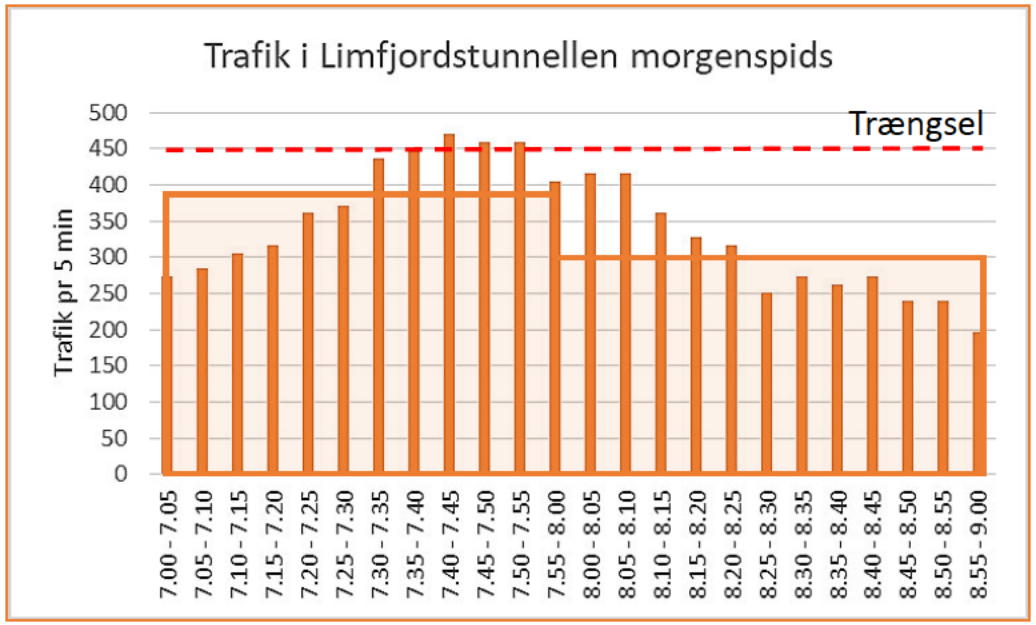


Døgntrafikfordelingen er taget fra døgnfordelingen i Limfjordstunnellen (Konsolideringsrapporten) og opregnet til i alt 32.500 kt/døgn (VVM2021). Kapaciteten i Egholmtunnellen er ca. 3.600 kt/time

Døgntrafikfordelingen er taget fra døgnfordelingen i Limfjordstunnellen (Konsolideringsrapporten) og opregnet til i alt 74.800 kt/døgn (VVM 2021). Kapaciteten i Limfjordstunnellen er ca. 4.500 kt/time. Der er begyndende kødannelser morgen og eftermiddag.

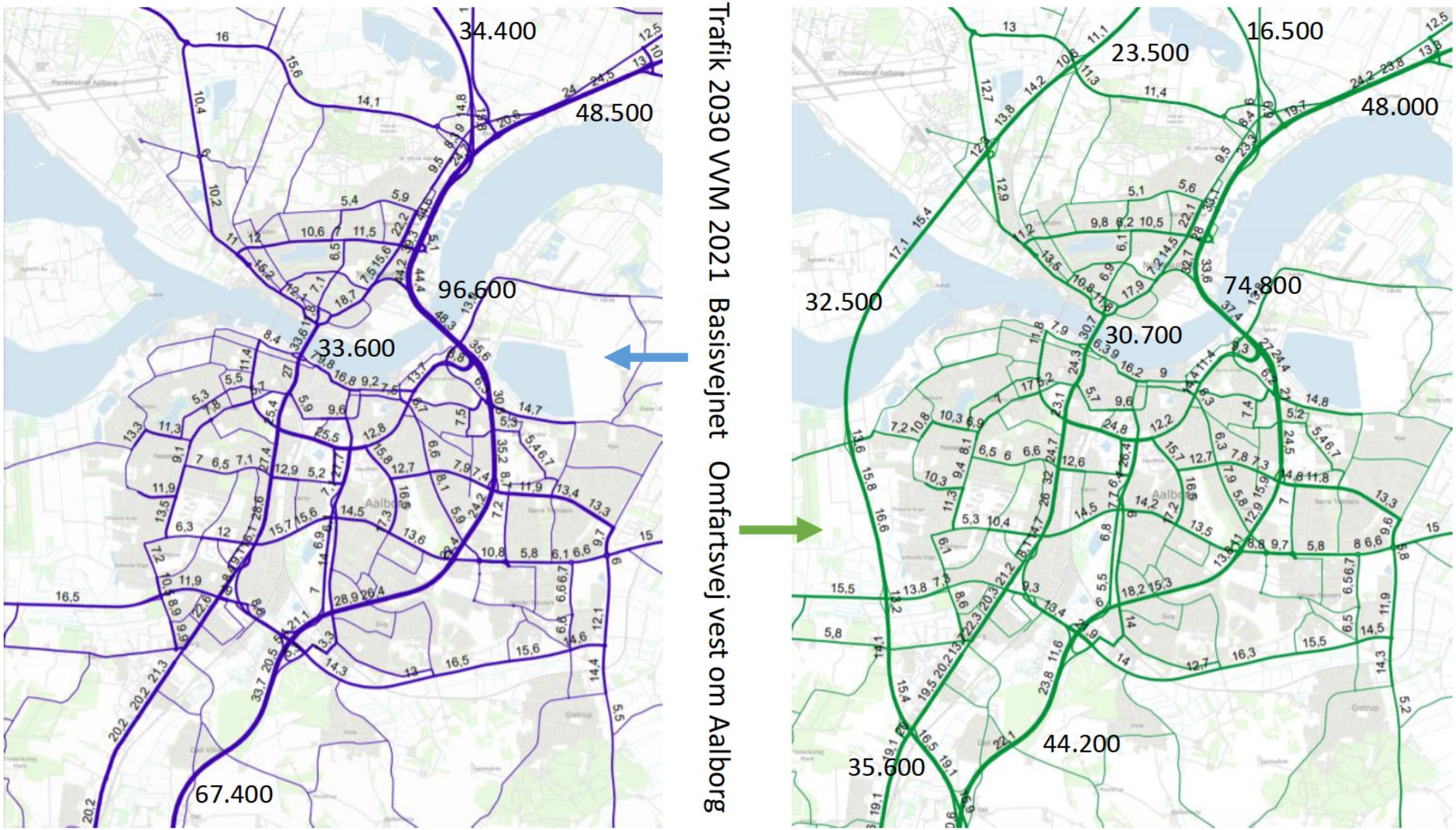
Limfjordstunnellen med Egholmforbindelse

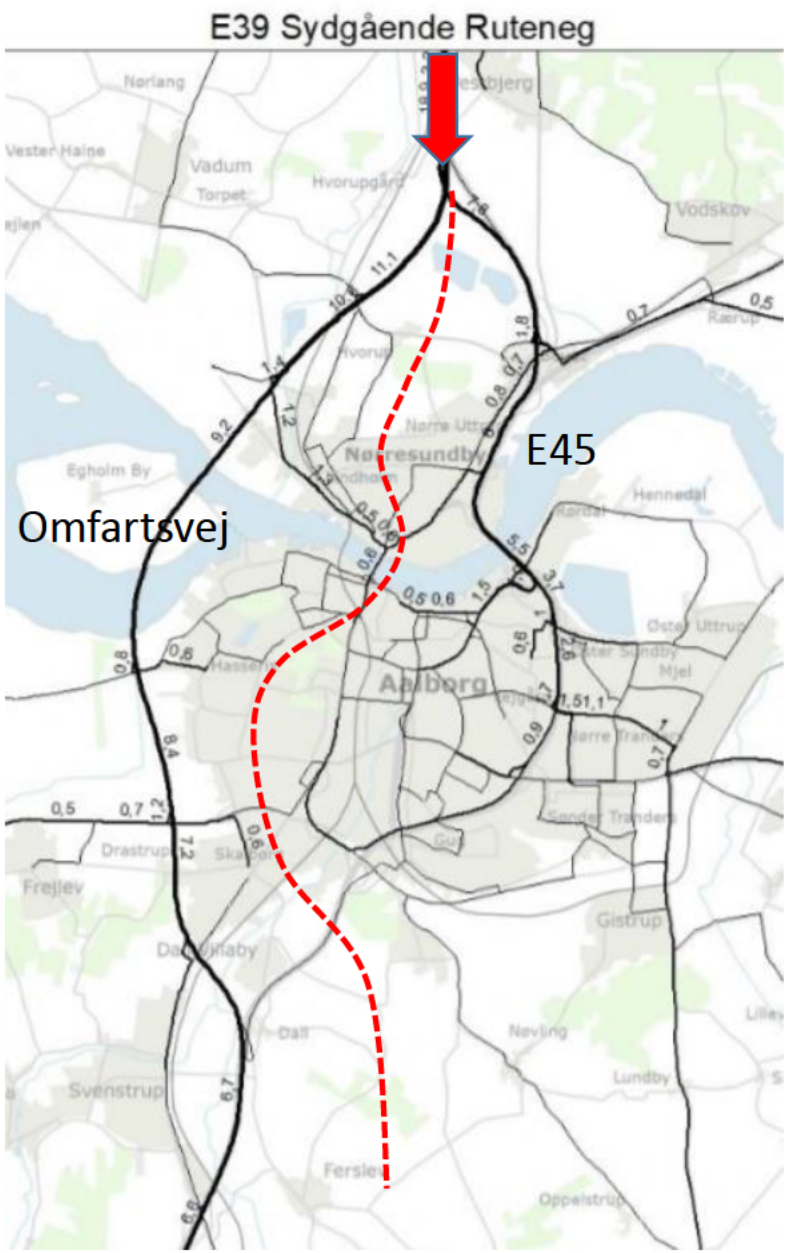
variation inden for morgenspidstime, 2030



Timetrafik
7.00 – 8.00 og
8.00 – 9.00

- Den trafikale efterspørgsel varierer ganske meget inden for en spidstime.
- Selve trafikfordelingen er oprindelig fra 2013, hvor der i tidsrum mindre end en time var trængsel i Limfjordstunnellen.
- Den opregnede trafikfordeling til niveau 2030, VVM2021 viser trængsel ved ca. 450 kt. pr 5 min.
- Der opstår med den beregnede trafikale efterspørgsel trængsel/kødannelse ved Limfjordstunnellen i sydgående retning i tidsrummet 7.30 – 7.55.
- Regner man på timebasis som i Landstrafikmodellen, vil der påvises trængsel, men ikke kødannelse, idet timetrafikken viser et gennemsnit på 380 kt. pr 5 min.
- Dog vil der, som beregningen i VVM 2021 viser, ske en hastighedsreduktion fra 110/90 km/t til 70 km/t. Man kan tale om begyndende trængsel.

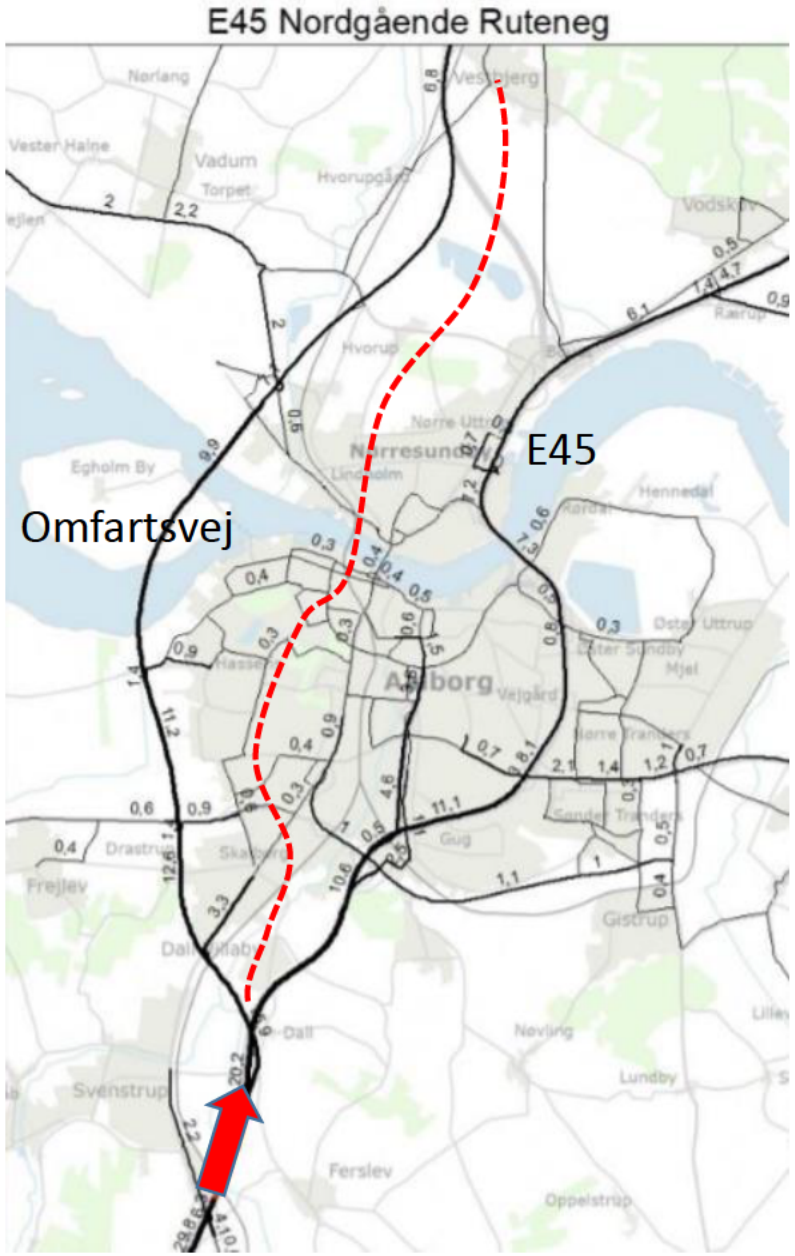

Trafik 2030 VVM 2021 Basisvejnet Omfartsvej vest om Aalborg
34.400
48.500
96.600
33.600
67.400
16.500
23.500
48.000
32.500
74.800
30.700
35.600
44.200



Der er en tydelig arbejdsdeling mellem E45 og en omfartsvej vest om Aalborg. Hele det centrale Aalborg med Indkøbscentre og Kultur samt Aalborg Øst med Regionssygehus og Aalborg Universitet/NOVI har alle E45 som livsnerve.

Langt den største del af det private erhvervsliv er tilsvarende lokaliseret omkring E45 fx Port of Aalborg, KMD, Aalborg Portland, Siemens Wind Power, Bladt Industries, Alfa Laval og Arriva samt hele erhvervsområdet langs Sønderbro og Hobrovej.

Ved omfartsvejen finder men City Syd og Aalborg Lufthavn som to vigtige trafikmål. Ellers er trafikken her egentlig omfartsvej-trafik på E39/E45 samt lokaltrafik til Lindholm, Mølholm, Ydre Hasseris og Skalborg samt Vendsyssel Nord/Nordvest og Himmerland Syd/Sydvest.



Egholmlinjen Sydgående Ruteneg

Arbejdsdelingen mellem E45 og en omfartsvej vest om Aalborg ses endnu tydeligere, når der fokuseres på selve fjordkrydsningerne: Egholmtunnellen og Limfjordstunnellen.

Omfartsvejen vest om Aalborg har kun ringe betydning for Aalborg. Det er en typisk omfartsvej med trafik, som ikke har ærinde i Aalborg.

Omvendt med E45, som er af uvurderlig betydning for byen Aalborg. Hele byen er afhængig af, at trafikken på E45 forløber gnidningsfrit uden trængsel og uden uforudsete hændelser. Sammen med de mange tilslutninger kan E45 på strækningen gennem Aalborg defineres som en integreret del af Aalborgs primære vejnet.

Limfjordstunnellen Sydgående

Egholmforbindelsens rolle i vejnettet

- Egholmforbindelsen fungerer primært som en omfartsvej mellem E39 og E45 vest om Aalborg. Trafik fra E45, Frederikshavn benytter stort set ikke Egholmforbindelsen.
- Oplandsanalysen viser, at Egholmforbindelsen i Aalborg har Lindholm, Mølholm, Vest Hasseris og Skalborg som opland.
- Egholmforbindelsen har ingen væsentlig betydning for betjening af det centrale Aalborg og Aalborg Øst. Aflastningen af Aalborgs vejnet i forhold til dagens trafik er meget begrænset
- I 2030 beregnes trafikken over Limfjorden at fordele sig med (VVM 2021):
  - 32.500 over Egholm (HDT) Kapacitet/beg. kødannelse: 56.000 kt/døgn
  - 30.700 over Limfjordsbroen (HDT) Kapacitet/kø: 30.000 kt/døgn
  - 74.800 gennem Limfjordstunnellen (HDT) Kapacitet/beg. kødannelse: 75.000 kt/døgn

E45 nuværende Limfjordstunnel, Basis VVM 2021

Limfjordstunnel

2 x 3 spor
Kapacitet:
4.500 kt/t/retn.
Ingen udbygning
og ændring af
sammenfletning.

I de seneste 10 år har situationen ved Limfjordstunnellen været den, at der morgen og eftermiddag opstår kødannelser, som i 2018 når et omfang, der strækker sig over mere end en time.

Tidstabet kan opgøres til op mod 10 min. pr køretøj eller op mod 1000 timer dagligt.

Der er et betydeligt kapacitetsunderskud. Belastningsgraden på 1,30 i år 2030 taler sit tydelige sprog.

Ved beregning af trafik er der tale om "trafikal efterspørgsel". Ved belastning over 1,00 vil efterspørgslen ikke kunne imødekommes. Der opstår kødannelse.

2030	Trafik	Kapacitet	Belastning	Trafik	Kapacitet	Belastning
Limfjordstunnel (HDT)	96.600	75.000	1,30			
Tidspunkt	Kl. 7 – 8 Syd			Kl. 15 – 16 Nord		
Limfjordstunnel	5.500	4.500	1,22	5.800	4.500	1,29

Egholmforbindelse, VVM 2021

Egholmtunnel

2 x 2 spor
Kapacitet:
3.600 kt/t/retn.

Limfjordstunnel

2 x 3 spor
Kapacitet:
4.500 kt/t/retn.

Egholmforbindelsen har i spidstimerne et kapacitetsoverskud på næsten 40 %. I Limfjordstunnellen er der ikke noget kapacitetsoverskud, hvilket understreger, at der vil være begyndende kødannelse efter etableringen af en Egholmforbindelse.

En given vejstrækning bør ikke have en belastningsgrad, der overstiger 0,90 på timebasis af hensyn til en rimelig trafikafvikling inden for spidstimen. Kapacitetsreserven bør være til stede på den lokalitet, hvor behovet er.

Ønsker man at tilgodese en vis udvikling i trafikken efter åbning af forbindelsen, bør belastningsgraden ikke overstige 0,80 i åbningsåret.

2030	Trafik	Kapacitet	Belastning	Trafik	Kapacitet	Belastning
Egholmtunnel (HDT)	32.500	56.000	0,58			
Limfjordstunnel (HDT)	74.800	75.000	1,00			
Tidspunkt	Kl. 7 – 8 Syd			Kl. 15 – 16 Nord		
Egholmtunnel	1.900	3.600	0,53	2.000	3.600	0,56
Limfjordstunnel	4.300	4.500	0,96	4.500	4.500	1,00

Konklusion

- En Egholmforbindelse medfører en væsentlig aflastning af Limfjordstunnellen i år 2030. Trafikken beregnes reduceret fra 96.600 til 74.800 (HDT).
- I Limfjordstunnellen vil der i 2030 fortsat være trængsel morgen og eftermiddag. Trængslen vil i år 2030 have en begrænset tidsmæssig varighed (20 – 30 min morgen og eftermiddag), men vil vokse over årene frem mod år 2037, hvor der vil være trængsel i ca. 1 time morgen og eftermiddag.
- Egholmforbindelsen er en egentlig omfartsvej vest om Aalborg og har kun ringe betydning for den trafikale betjening af det centrale Aalborg og byudviklingsområdet i Aalborg Øst.
- Egholmforbindelsen aflaster kun i ringe grad Limfjordsbroen og Vesterbro i Aalborg fra 33.600 til 30.700 (HDT). Det vil ikke opleves som en ændring af den trafikale påvirkning på Vesterbro (ændringen ligger inden for beregningsusikkerheden).

Advarsel!

- Det er dybt problematisk at investere mere end 7.000 mio. kr. i et vejanlæg, som ikke løser trafikproblemerne og uheldssituationen ved E45/Limfjordstunnellen
- Det er dybt problematisk at investere mere end 7.000 mio. kr. i et vejanlæg, som belaster uberørte naturområder, fritidsområder og herlighedsværdier
- Det er dybt problematisk at investere mere end 7.000 mio. kr. i et vejanlæg, der påfører tusindvis af beboere støjgener, der overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB., i områder hvor lyd i dag er et begreb, der omfatter vind og fuglesang
- Det helt rigtige at gøre i den nuværende situation, er at genbesøge relevante alternativer, som løser de trafikale problemer, og som ikke har de voldsomme negative konsekvenser.

Tunnel til Aalborg C

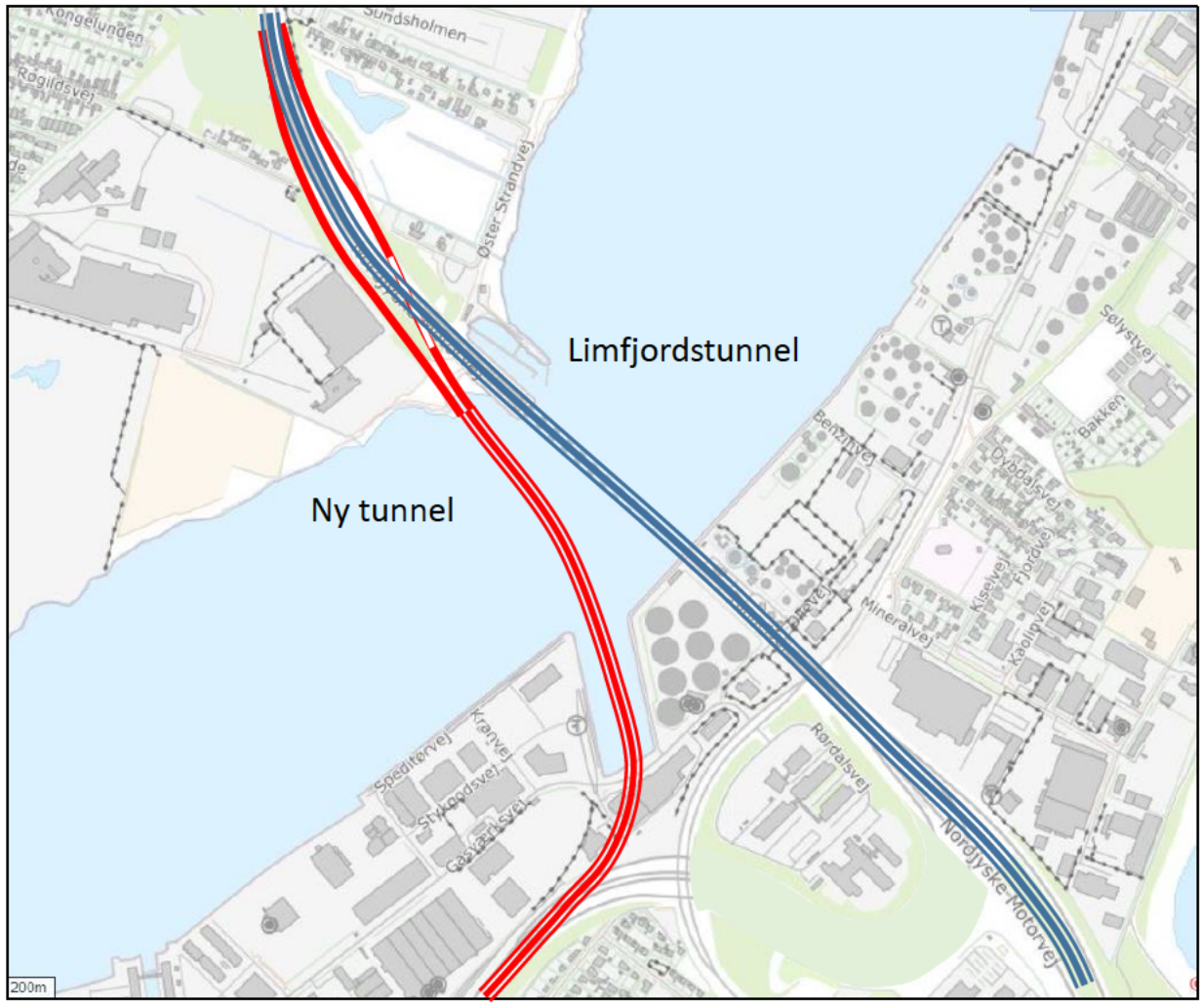
Alternativ til forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække.

December 2021/Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen

Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU

En ny løsning for trafikken over Limfjorden



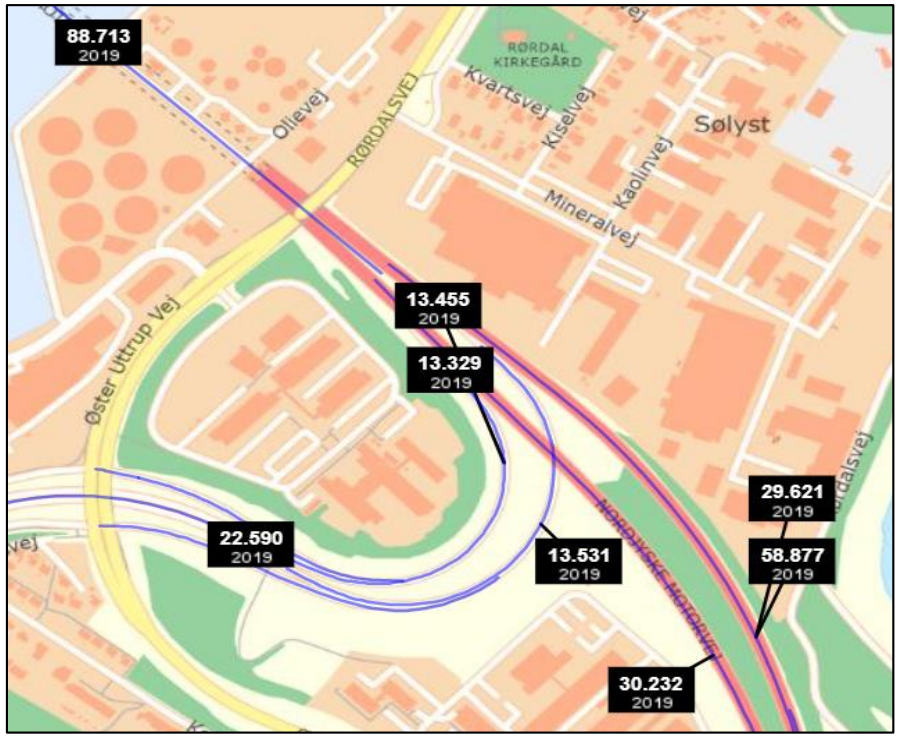
Der har gennem tiden været foreslået mange løsninger for trafikken på tværs af Limfjorden. De to seneste løsningsforslag er dels en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm og dels en udvidelse af E45 med et ekstra tunnelrør med reversible kørebaner øst for den eksisterende Limfjordstunnel.

Inspireret af professor i transportmodeller Otto Anker Nielsen, DTU er der i det efterfølgende præsenteret et nyt forslag til løsning af kapacitetsproblemerne omkring Limfjordstunnellen.

Det går i al sin enkelhed ud på at tage udgangspunkt i den konkrete trafikfordeling mellem trafik mod Aalborg C og trafik ad E45.

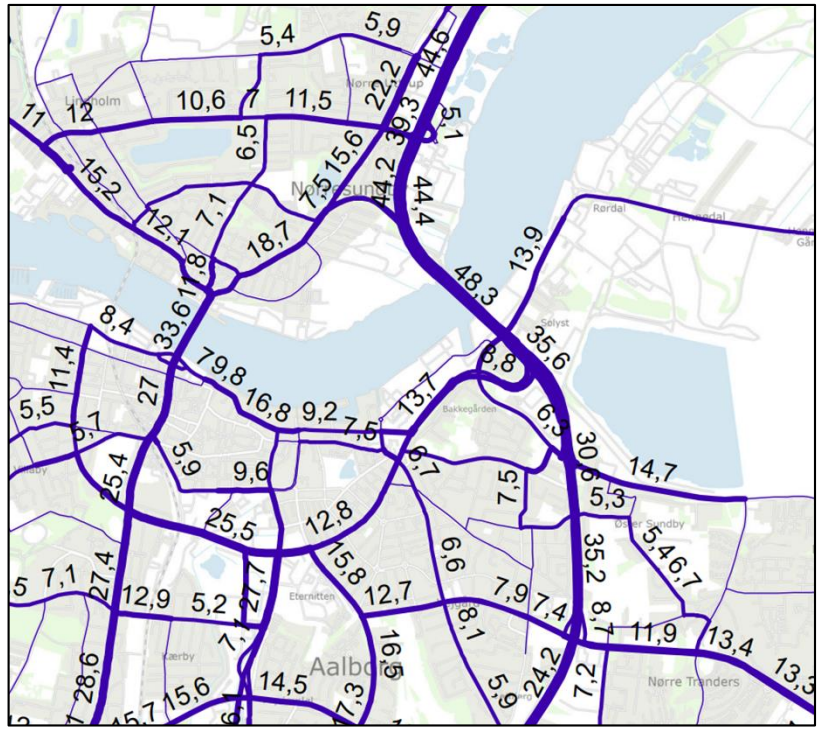
Det foreslås at bygge en ny tunnel vest for den nuværende Limfjordstunnel til erstatning for Kridtsvinget, som nedlægges. Derved opnås en forenkling af fjordkrydsningen, som øger kapaciteten og reducerer de mange uheld og hændelser ved Limfjordstunnellen.

Trafik omkring Kridtsvinget



Vejdirektoratets tal viser, at efterhånden som trængslen i Limfjords-tunnellen stiger vil flere biler presses over på Limfjordsbroen.

Hvis der var bedre fremkommelighed ved Limfjordstunnellen ville flere biler benytte tunnelen, og fordelingen mellem trafik mod Aalborg og trafik ad E45 vil blive: ca. 30/70.



Vejdirektoratets tællinger i 2019 viser, at ca. 88.000 kører gennem Limfjordstunnellen et hverdagsdøgn.
Ca. 27.000 køretøjer kører gennem Kridtsvinget og ca. 60.000 kører ad E45.
Forholdet mellem de to strømme er 31/69 eller groft sagt forholdet 1/2.

Vejdirektoratets beregning af trafikken i år 2030 viser, at godt 96.000 køretøjer vil passere Limfjordstunnellen. Af disse vil ca. 71.000 køre ad E45, medens godt 25.000 vil køre gennem Kridtsvinget. Forholdet mellem de to er 26/74.

Trafik med en ny tunnel mod Aalborg C

Hvis kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen elimineres, når Landstrafikmodellen ifm. VVM21 i år 2030 frem til følgende trafikfordeling:

Egholmtunnel:	32.500
Limfjordstunnel:	74.800
Limfjordsbroen:	30.700
I alt	138.000 køretøjer et hverdagsdøgn

Hvis trafikken på Limfjordsbroen sættes til 30.000, som er kapacitetsgrænsen på broen, kan den fjordkrydsende trafik på de øvrige forbindelser opgøres til i alt 108.000 køretøjer.

Med en fordeling 30/70 mellem trafik mod Aalborg C og E45 opnås med den nye tunnel følgende fordeling af trafikken:

Den nye tunnel mod Aalborg C: 32.400.
Den eksisterende Limfjordstunnel: 75.600.

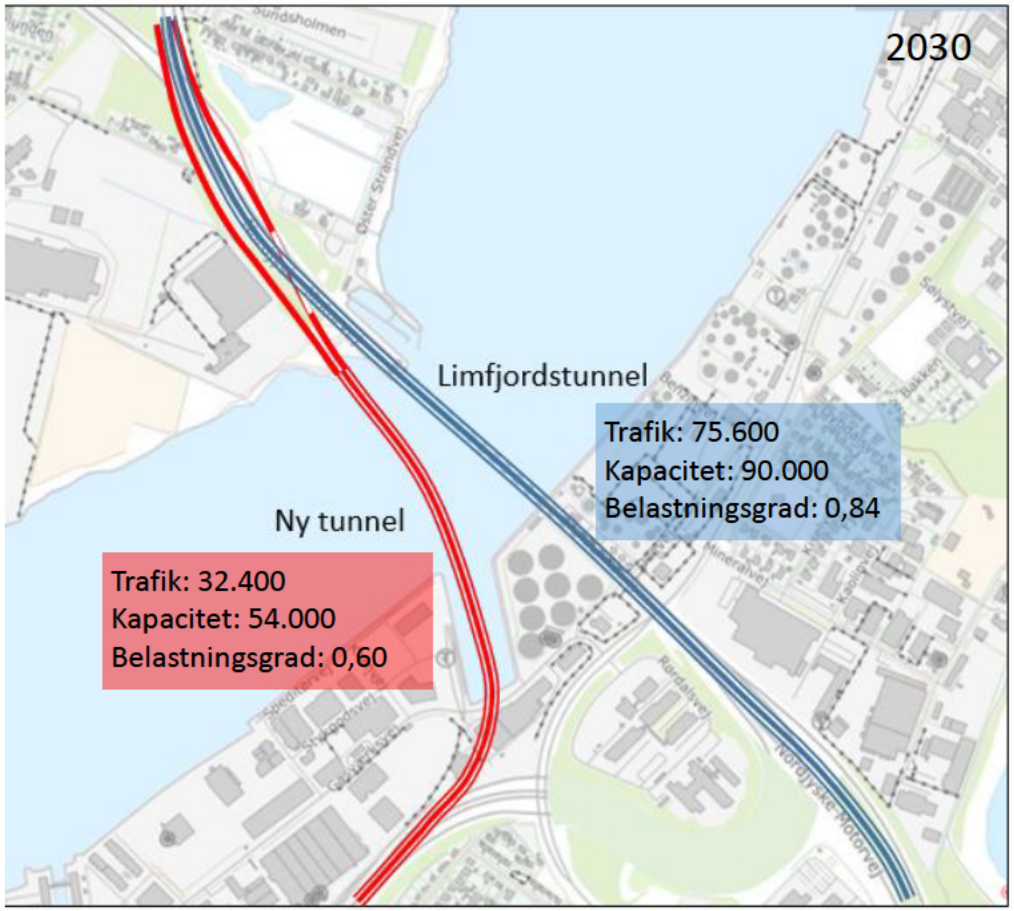
Kapacitet og belastningsgrad

Gennem mange år har trængslen ved Limfjordstunnellen medført kødannelser både morgen og eftermiddag. Det skyldes blandt andet den meget uhensigtsmæssige trafiktekniske udformning af sammenfletningen af E45 med Borgmestersvinget nord for Limfjordstunnellen og E45 med Kridtsvinget syd for Limfjordstunnellen.

Under normale konstruktive forhold vil en 2 x 3 sporet motorvej kunne afvikle 90.000 køretøjer i døgnet uden store forsinkelser. Ved Limfjordstunnellen optræder forsinkelserne i dag allerede ved 75.000 køretøjer i døgnet.

Derudover optræder der ved Limfjordstunnellen et stort antal uheld og trafikale hændelser (15 – 20 uheld og over 100 hændelser om året). Disse fører til hel eller delvis nedlukning af et tunnelrør med betydelig kødannelse og trafikalt kaos på de tilgrænsende veje til følge.

Ingen kapacitetsproblemer



Når E45 ombygges til normal motorvejsstandard øges kapaciteten dramatisk. De mange flettemanøvrer bortfalder. Vognbaneskift og opbremsninger reduceres betydeligt. Det er realistisk at opnå sædvanlig motorvejskapacitet: 90.000 køretøjer i døgnet.

Den nye tunnel udformes med 2 x 2 spor, men ikke med motorvejstandard. På grund af snævre kurver anslås kapaciteten at være ca. 54.000 køretøjer i døgnet.

I begge tunneller vil der være et betragteligt kapacitetsoverskud, som kan opfange en kommende trafikstigning.

Vigtigst er måske, at antal trafikuheld og fremfor alt de mange hændelse på E45 vil om ikke bortfalde, så dog reduceres til gennemsnittet for motorvejsstandard.

Trafikanterne kan regne med at kunne passere Limfjorden uden forsinkelser.

E45 gennem Aalborg

Udbygning af E45 med afgrening til Aalborg C

E45 gennem Aalborg tilføres yderligere kapacitet. Generelt udbygges motorvejen til 2 x 3 spor syd for Limfjorden og 2 x 4 spor nord for Limfjorden.

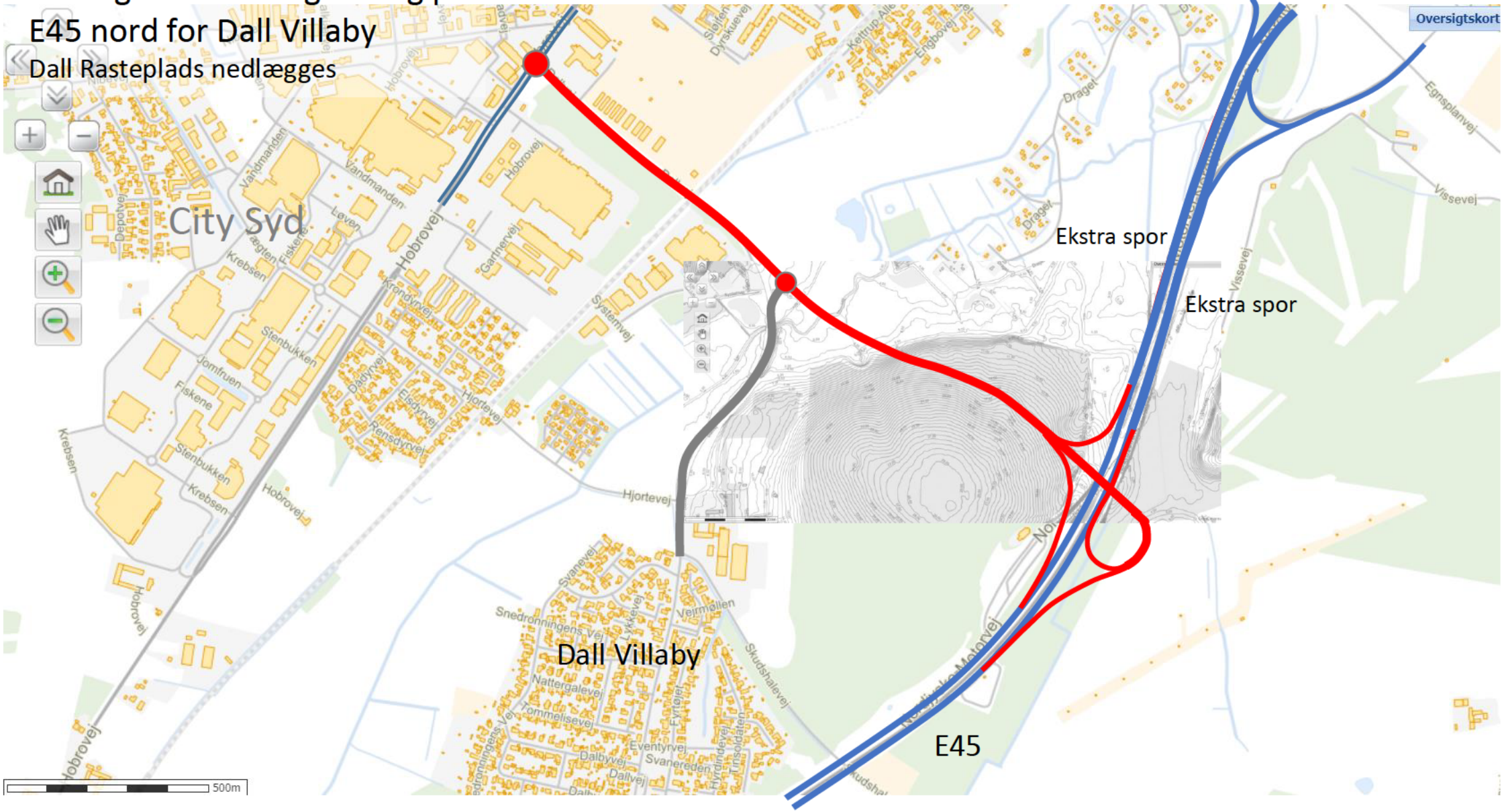
Et af de kritiske punkter på E45 er sammenfletningen af E45 med E39 og rute 11 ved Bouet. For at løse op for den konflikt foreslås en ny motortrafikvej fra E39 til Vadum nord om Hvorup. Det vil give en langt mere sikker og overskuelig trafikløsning, samt en bedre trafikbetjening af Jammerbugt kommune

Mod syd etableres en længe savnet forbindelse mellem E45 og City Syd. City Syd er et af Aalborgs trafikale tyngdepunkter, hvor den trafikale tilgængelighed hidtil har været nedprioriteret.

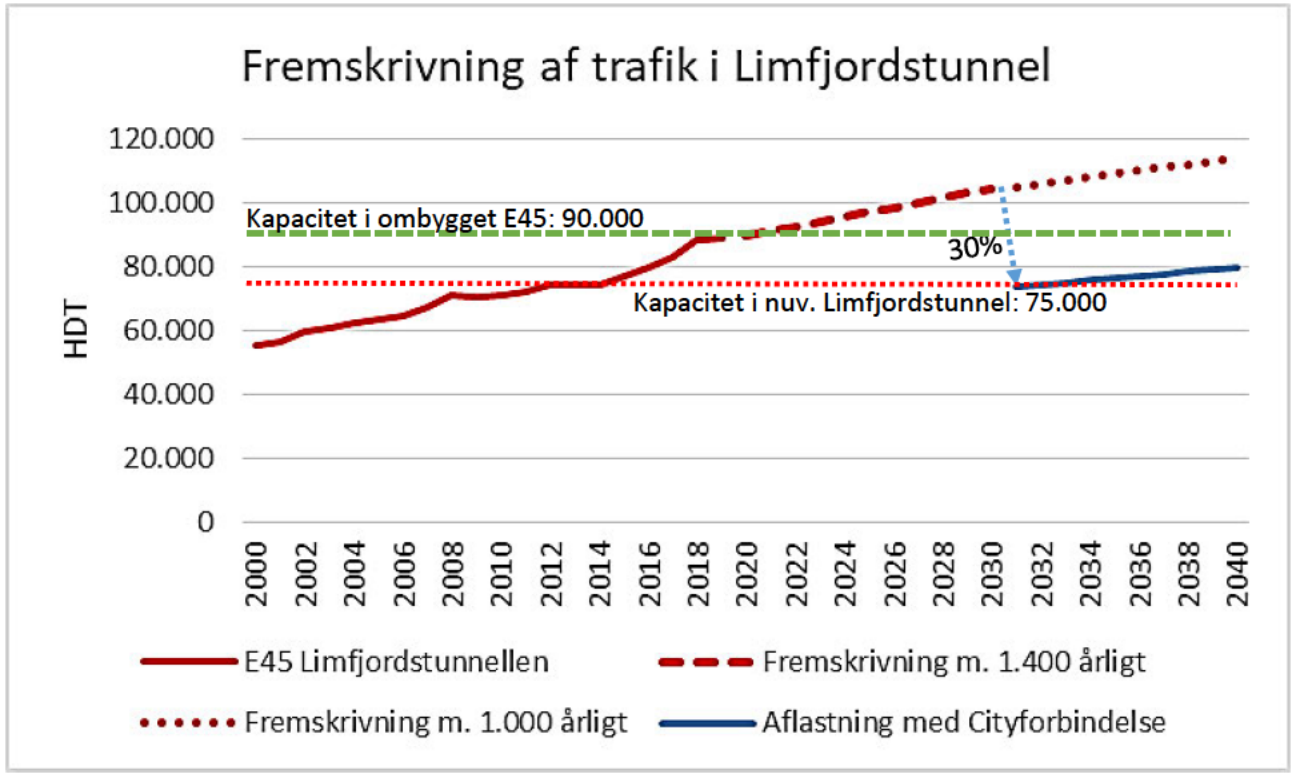
Forslag til motortrafikvej mod Vadum/Thisted
Høvejens tilslutning til E39/E45 nedlægges
Vadum
Torpet
Hvorupgår
Lagersgårde
Mosehuse
Voerbjerg Sø
Hvorup
Hvoru
Høvejen
E39
E45
Lerbæk
Nørresundby
Nørresundby
2km
© GeoDanmark

Forslag til tilslutningsanlæg på E45 nord for Dall Villaby

Dall Rasteplads nedlægges



Udbygning af E45 med forbindelse til Aalborg C



Det forudsættes, at fordelingen af trafik mellem E45 og Cityforbindelsen er 70/30.

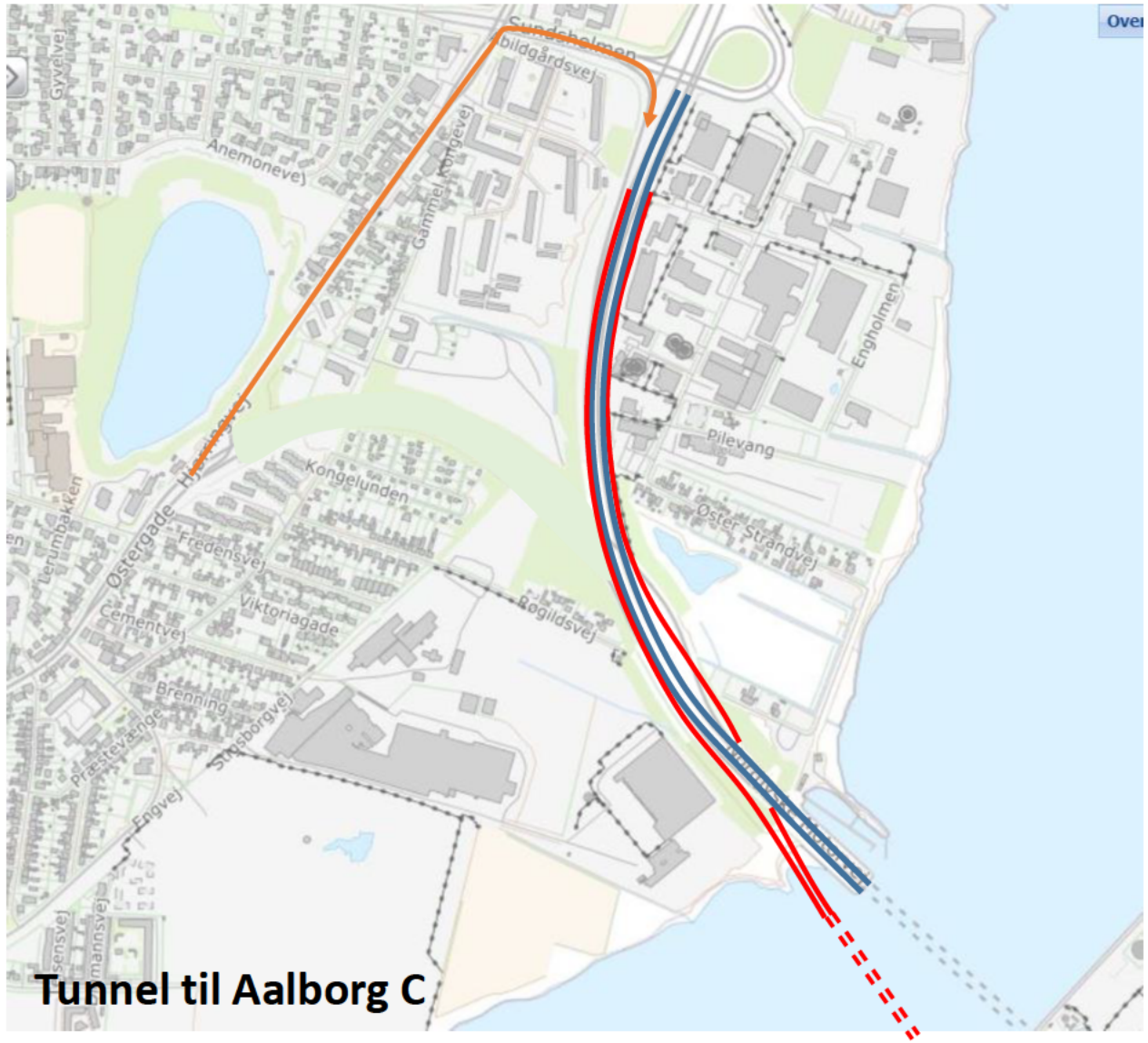
Ved åbningen af Cityforbindelsen i 2030/32 sker der en betydelig aflastning af Limfjordstunnellen fra 105.000 til 74.000.

Med Vejdirektoratets tal er aflastningen fra 108.000 til 76.000.

På Nørresundbysiden kan det blive nødvendigt at nedlægge Borgmestersvinget.

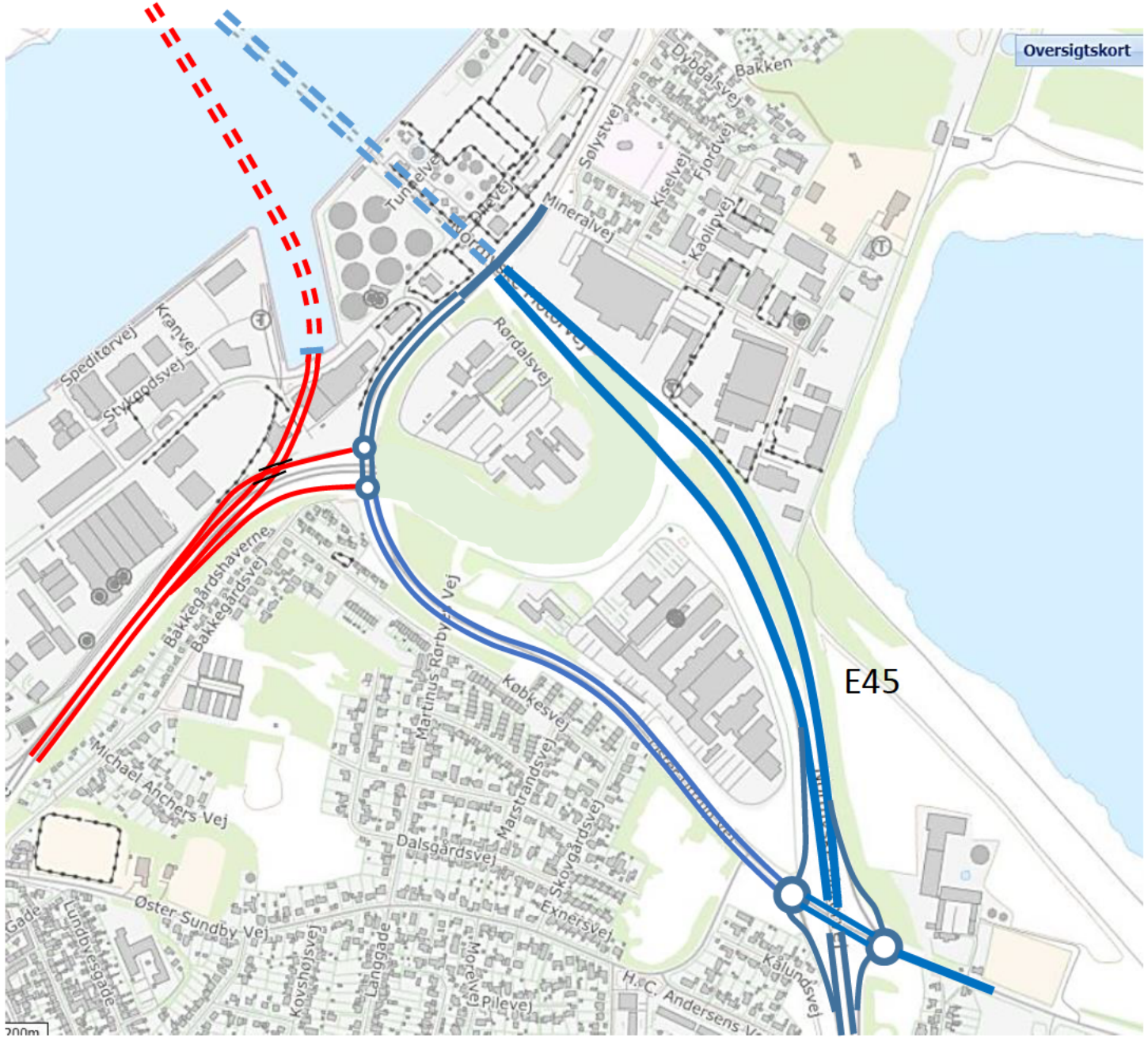
Det har kolossale fordele for trafikken på E45, som får en langt mere harmonisk trafikafvikling uden talrige vognbaneskift.

Trafik fra Borgmester-svinget kan vælge tilslutningsanlægget ved Sundsholmen eller at køre over Limfjordsbroen.



Forslaget til en tunnel for trafik til Aalborg C er et "skitseforslag". Det skal naturligvis gennemgå en bearbejdning til afklaring af dels trafiktekniske problemer og ikke mindst de funderingsmæssige og anlægstekniske problemer ved krydsningen af Limfjorden.

I den forbindelse kan det endelig afklares, om Borgmestersvinget kan tilsluttes cityforbindelsen/E45 på en forsvarlig måde.



Den nye tunnel til Aalborg C er en erstatning for Kridtsvinget, som i de seneste 20 – 30 år har været en kilde til utallige trafikuheld og hændelser (flere tusinde i tunnellens levetid). Ligeledes er det i eftermiddags-myldretiden ved sammenfletningen af trafik fra E45 og Kridtsvinget, de helt store trængselsproblemer opstår.

Vejdirektoratet har længe ønsket en total ombygning ved Kridtsvinget, men har ikke kunnet blive enig med Aalborg Kommune om en løsning.

Ved at bygge en helt ny tunnel til trafikken mod Aalborg C er problemet med alt for kort afstand mellem tilslutningerne (Vejregler) løst en gang for alle.

Kridtsvingets areal ligger bekvemt for en sammenbygning af de to enheder af Tech college.

Et alternativ til en tunnel kan være en broforbindelse med fri gennemsejlingshøjde på 10 - 15 m og med klapparti i sejlrenden.

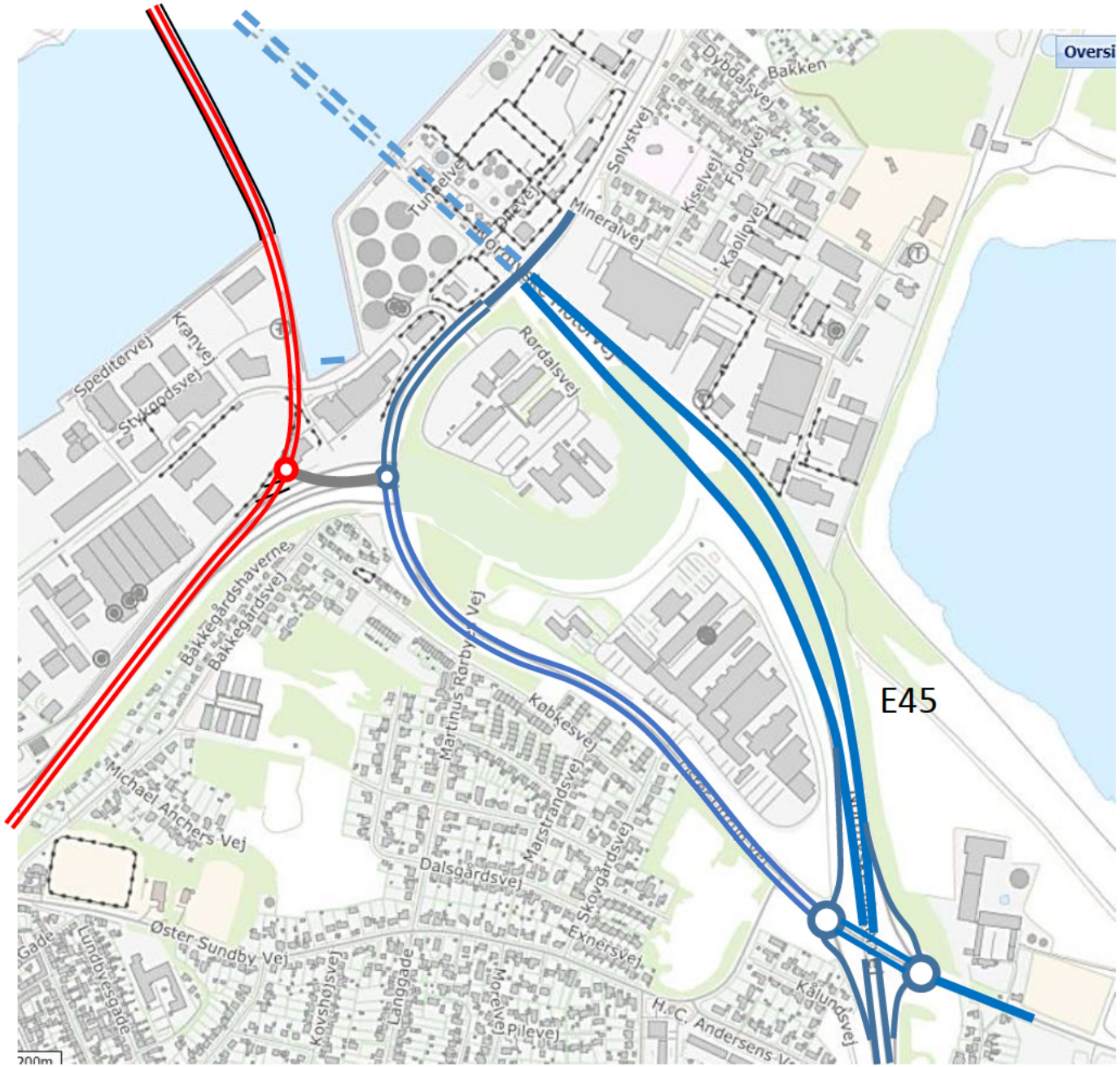
Det vil løse op for den vanskelige underføring ved tunnelmundingen.

Det kan blive nødvendigt at nedlægge Borgmestersvingets forbindelse til E45. Det har kolossale fordele for trafikken på E45, som får en langt mere harmonisk trafikafvikling uden talrige vognbaneskift.

Forslaget til en broforbindelse for trafik til Aalborg C er et "skitseforslag". Det skal naturligvis gennemgå en bearbejdning til afklaring af trafiktekniske og anlægstekniske problemer ved krydsningen af Limfjorden.

I den forbindelse kan det endelig afklares, om Borgmestersvinget kan tilsluttes City-forbindelsen som vist eller/og E45 på en forsvarlig måde.

Broforbindelsen kan udstyres med cykel- og gangsti, hvilket vil give en meget direkte forbindelse mellem byudviklingsområdet ved Stigsborg og Aalborg Øst.



En broforbindelse til Aalborg C vil være en erstatning for Kridtsvinget, som i de seneste 20 – 30 år har været en kilde til utallige trafikuheld og hændelser (flere tusinde i tunnellens levetid). Ligeledes er det i eftermiddags-myldretiden ved sammenfletningen af trafik fra E45 og Kridtsvinget, de helt store trængselsproblemer opstår.

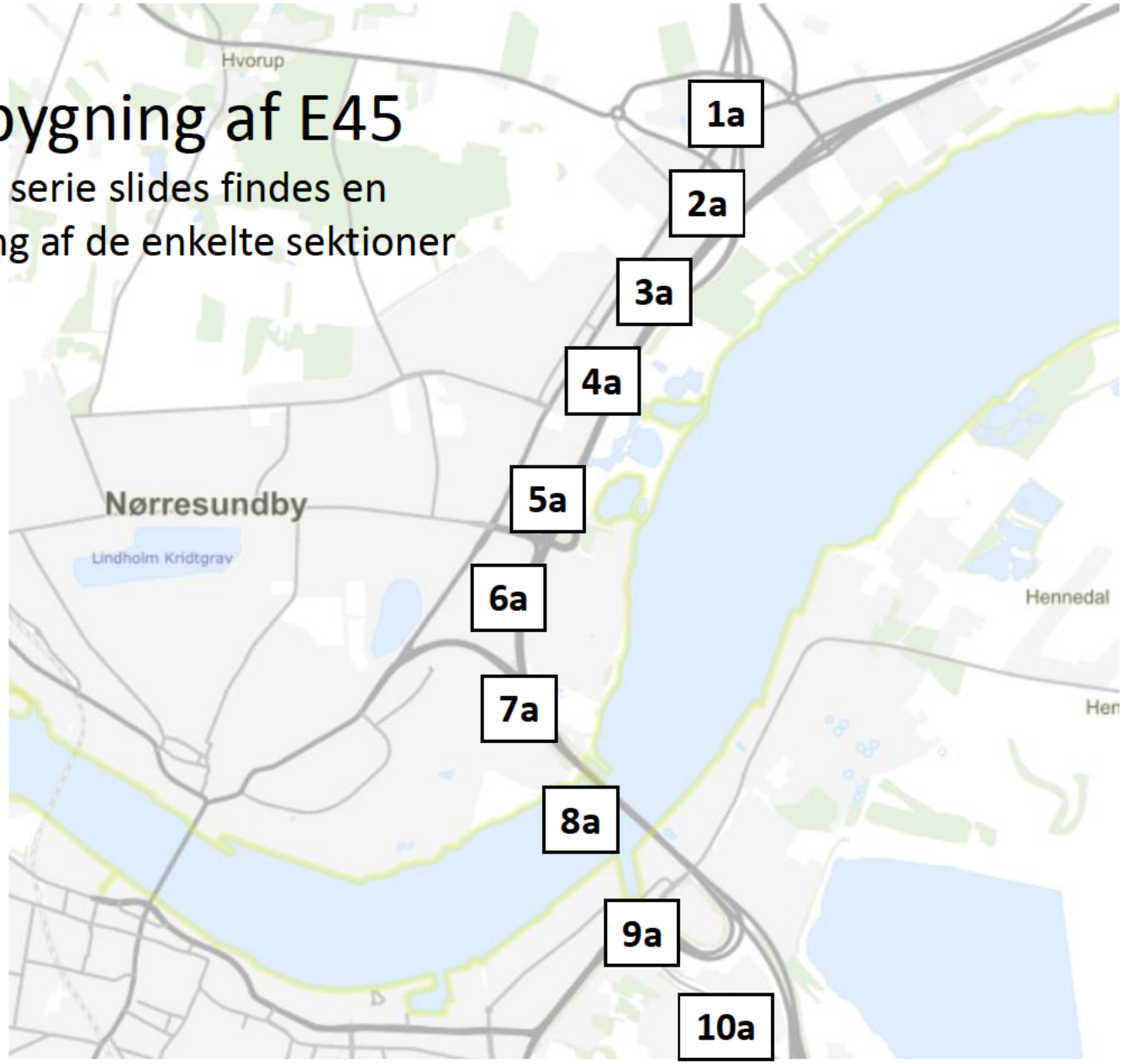
Vejdirektoratet har længe ønsket en total ombygning ved Kridtsvinget, men har ikke kunnet blive enig med Aalborg Kommune om en løsning.

Ved at bygge en bro til trafikken mod Aalborg C er problemet med alt for kort afstand mellem tilslutningerne (Vejregler) løst en gang for alle. Broen giver mulighed for tilslutning til Øster Uttrup Vej.

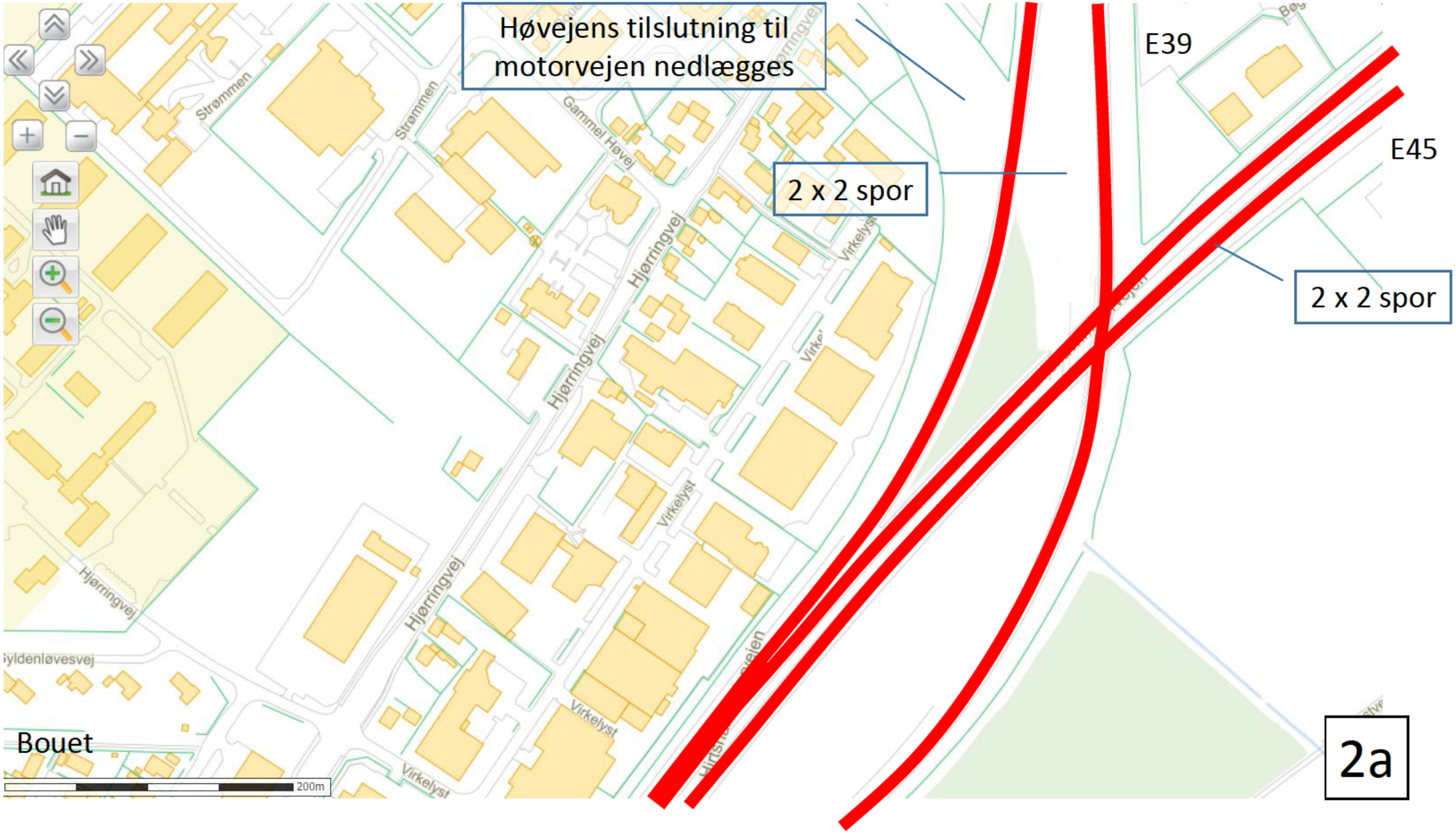
Kridtsvingets areal ligger bekvemt for en sammenbygning af de to enheder af Tech college.

Forslag til udbygning af E45

Efterfølgende i denne serie slides findes en detaljeret gennemgang af de enkelte sektioner

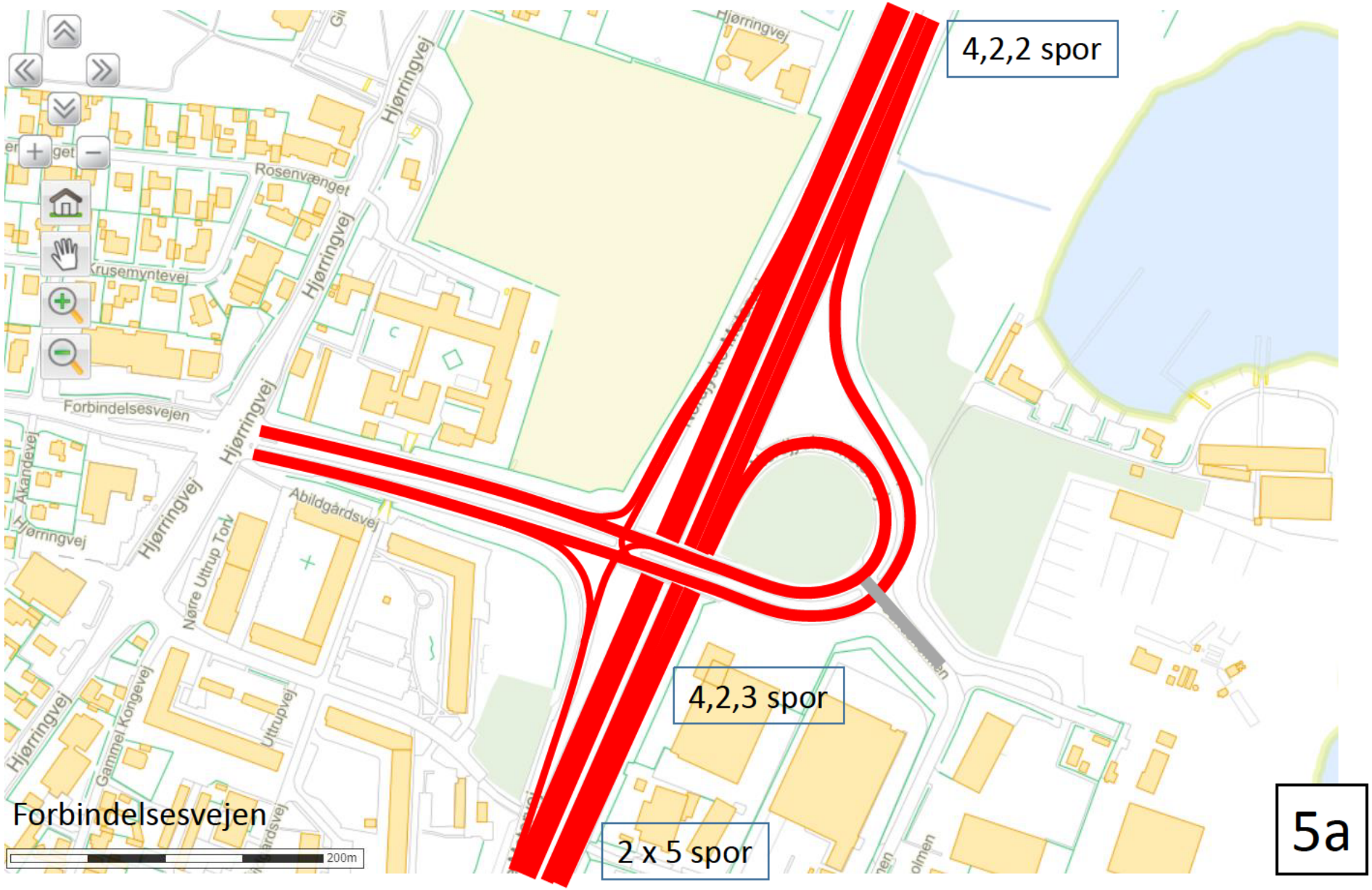


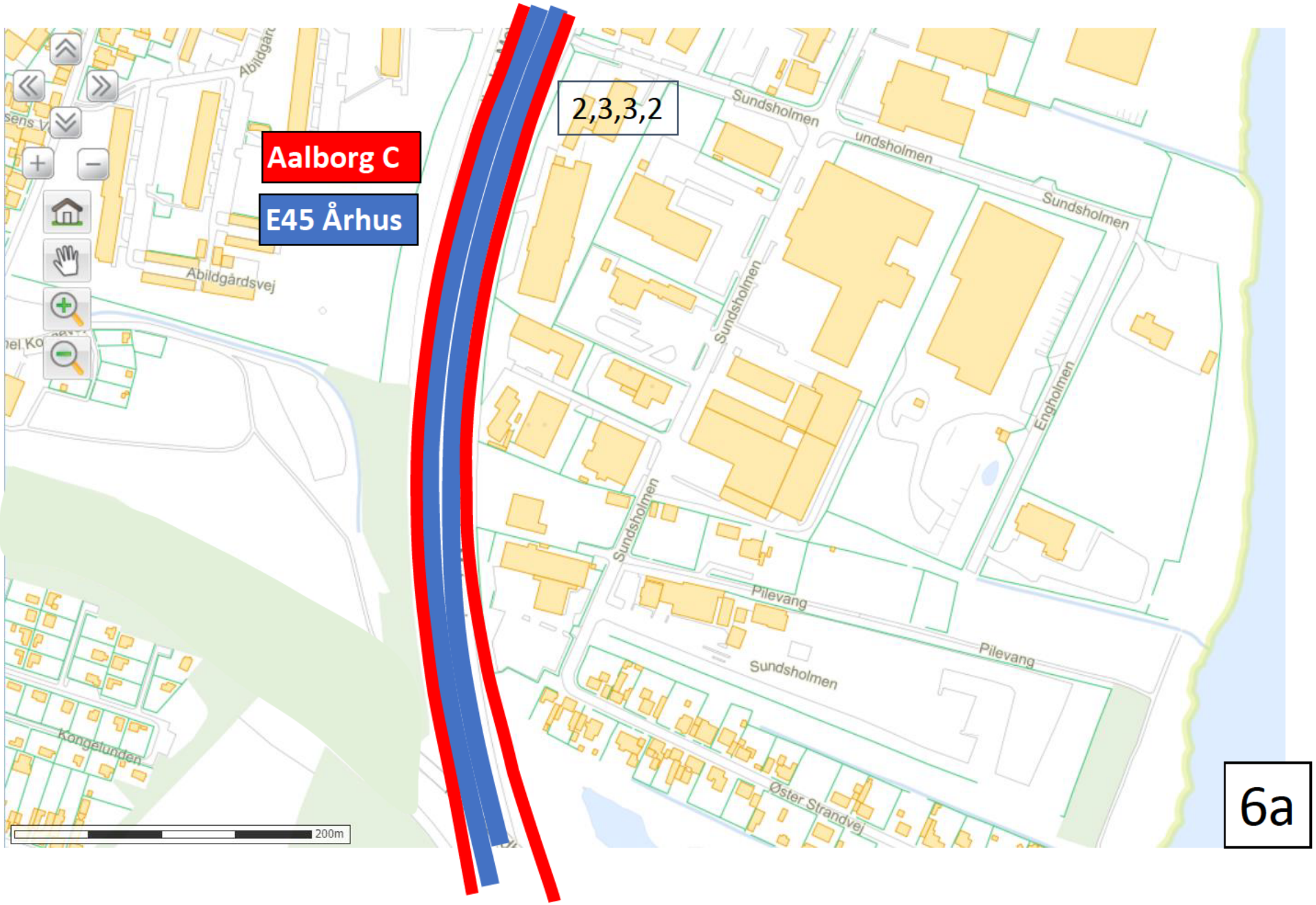
E39
Høvejen
Hedelund
Hedelund
Hedelund
Hjørringvej
Hjørringvej
Bouet Møllevej
Gammel Høvej
Strømmen
Bouet Møllevej
Gammel Høvej
Virkelyst
Bøgildsmindevej
Bøgildsmindevej
Bøgildsmindevej
Bøgildsmindevej
E45
Kystvejen
Kystvejen
Bouet
200m
1a


Høvejens tilslutning til motorvejen nedlægges
E39
E45
2 x 2 spor
2 x 2 spor
Bouet
Strømmen
Gammel Høvej
Hjørringvej
Virkelyst
200m
2a

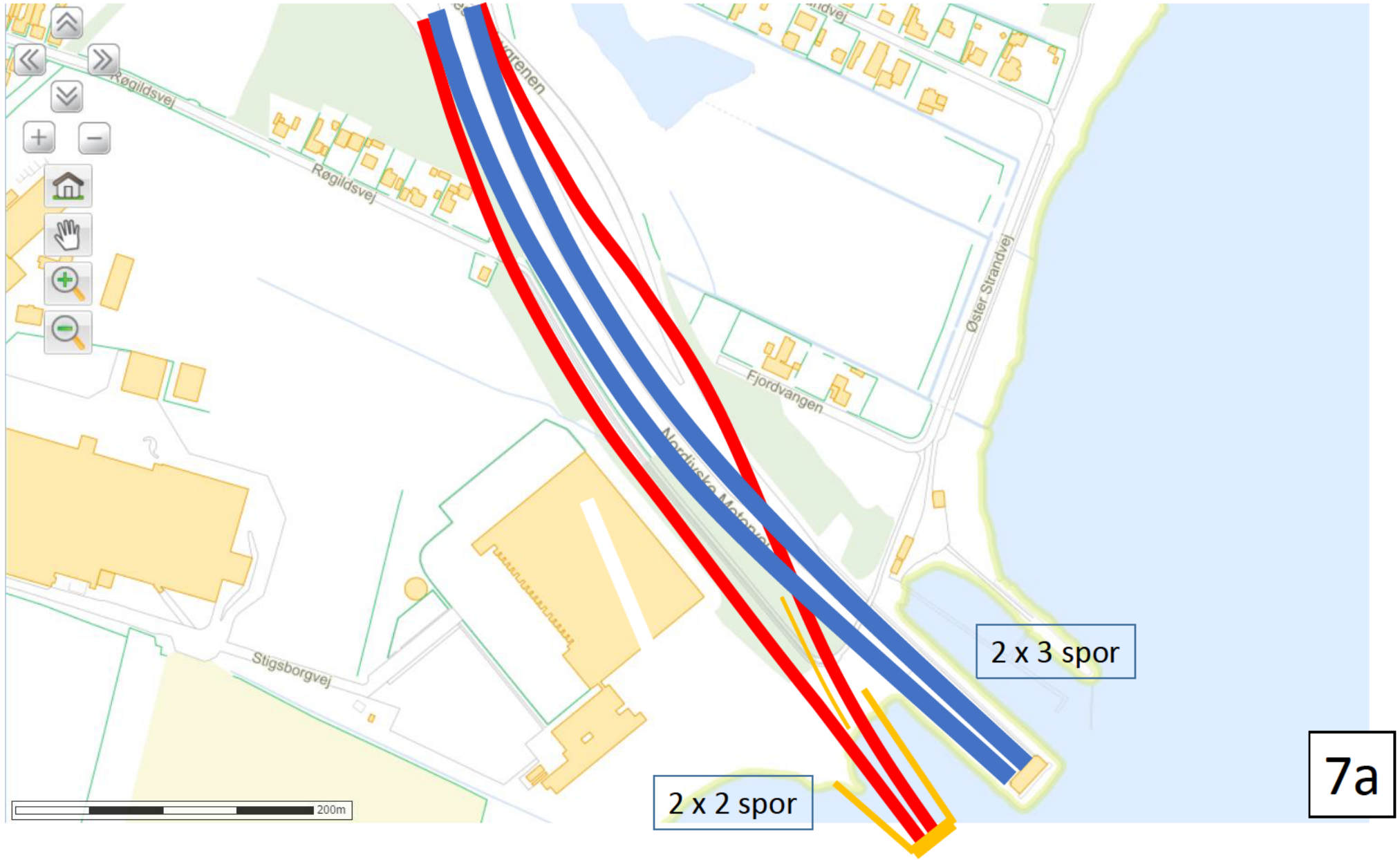
Fredensborgvej
Fredensborgvej
Dragsholmvej
Bregentvedvej
Aresøgaardvej
Dronninggaardvej
Bjergbygaardvej
Amalienborgvej
Hjørringvej
Hjørringvej
Virkelyst
Brixlund
Amalienborgvej
Hjørringvej
Amalienborgvej
Hjørringvej
Nysøparken
Chr. Sørensens Vej
Østre Fælledvej
2 x 4 spor
Bouet
200m
3a

2 x 4 spor
Vangen
Nordfeldparken
Nysøparken
Hjørringvej
Østre Fælledvej
Selsøparken
Amalienborgvej
Solsiden
Teglværket
Gildsigvej
200m
4a

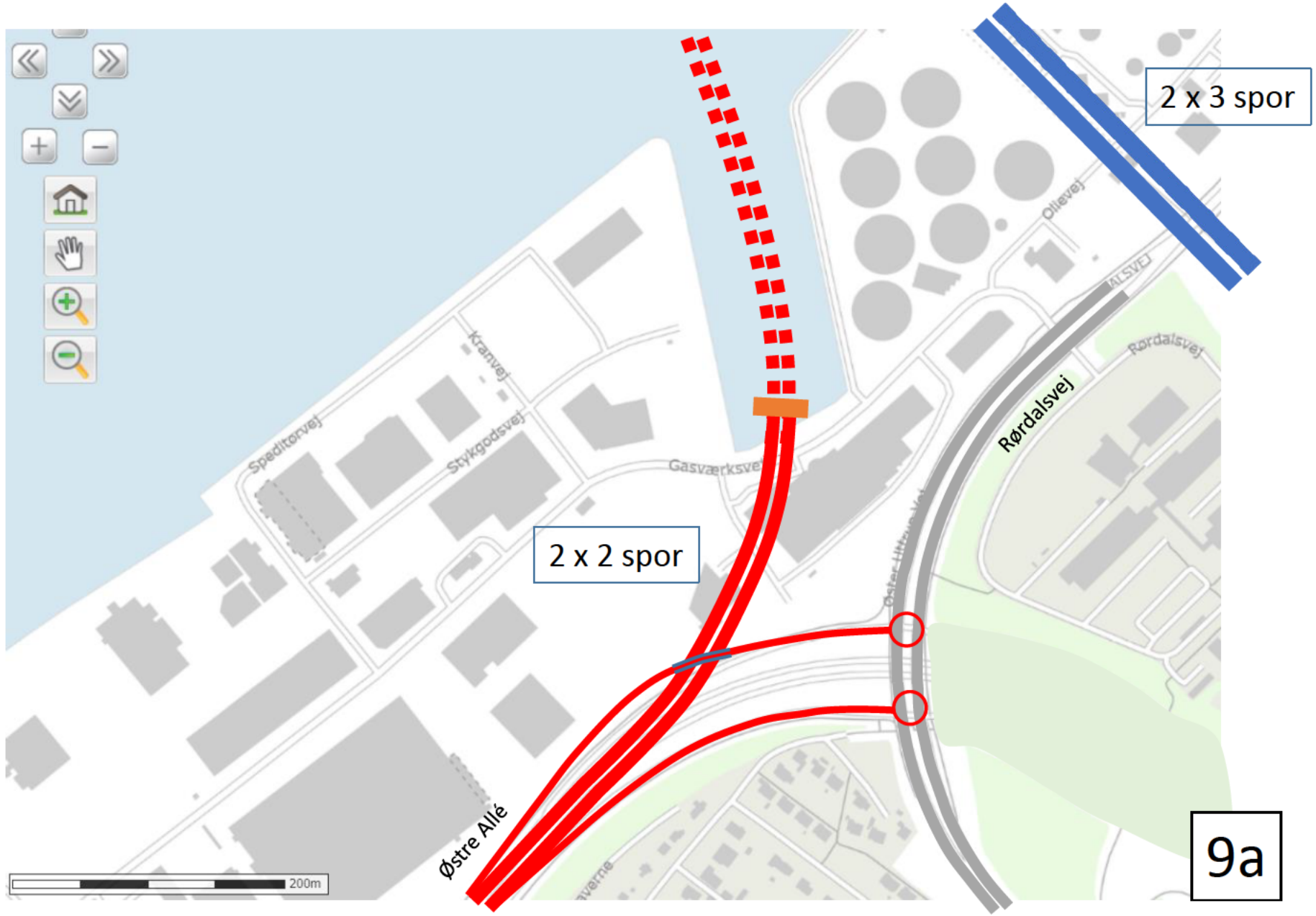

4,2,2 spor
4,2,3 spor
2 x 5 spor
Forbindelsesvejen
Hjørringvej
Rosenvænget
Forbindelsesvejen
Abildgårdsvej
Nørre Uttrup Torv
Gammel Kongevej
Uttrupvej
200m
5a

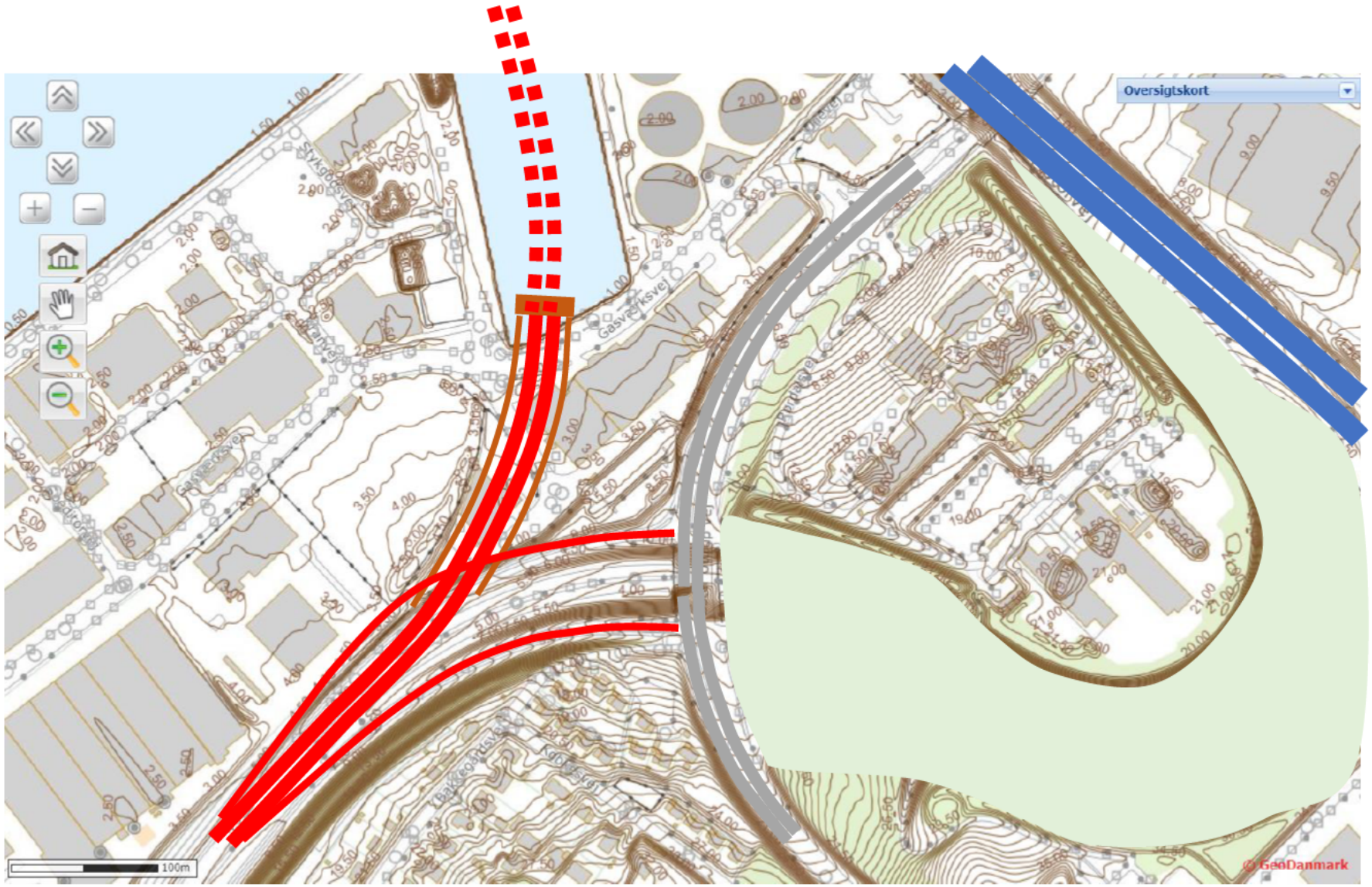

Aalborg C
E45 Århus
2,3,3,2
Abildgårdsvej
Sundsholmen
Engholmen
Pilevang
Kongelunden
Øster Strandvej
200m

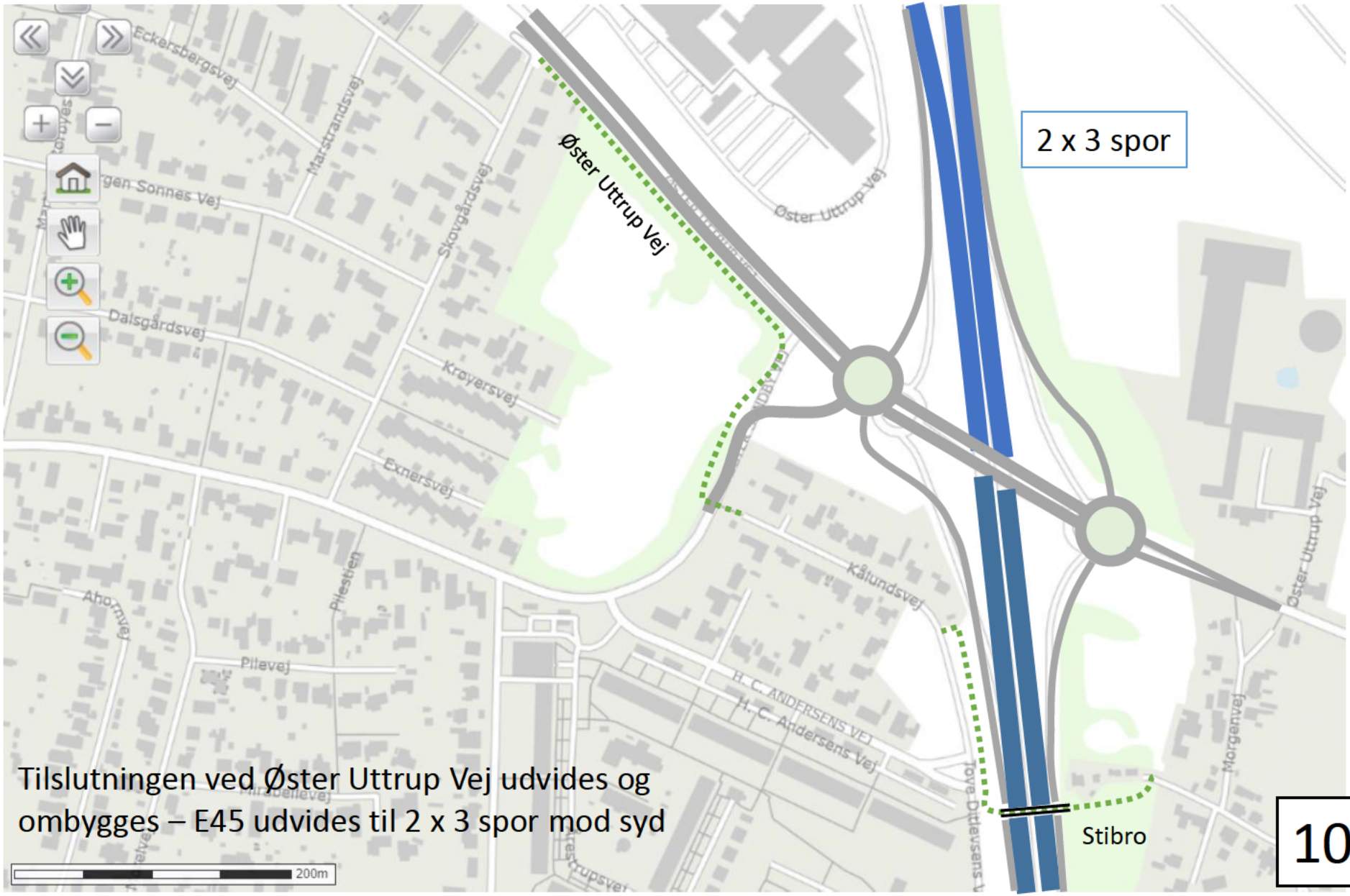
6a


Røgildsvej
Røgildsvej
Fjordvangen
Øster Strandvej
Stigsborgvej
200m
2 x 3 spor
2 x 2 spor
7a

Oversigtskort
2 x 3 spor
2 x 2 spor
Benzinvej
Ollevej
Rørdalsvej
Sølystvej
200m
8a


2 x 3 spor
2 x 2 spor
Rørdalsvej
Østre Allé
Speditorvej
Stykgodsvej
Kranvej
Gasværksvej
Ollevej
200m
9a


Oversigtskort
100m
©GeoDanmark



Tilslutningen ved Øster Uttrup Vej udvides og ombygges – E45 udvides til 2 x 3 spor mod syd

10a

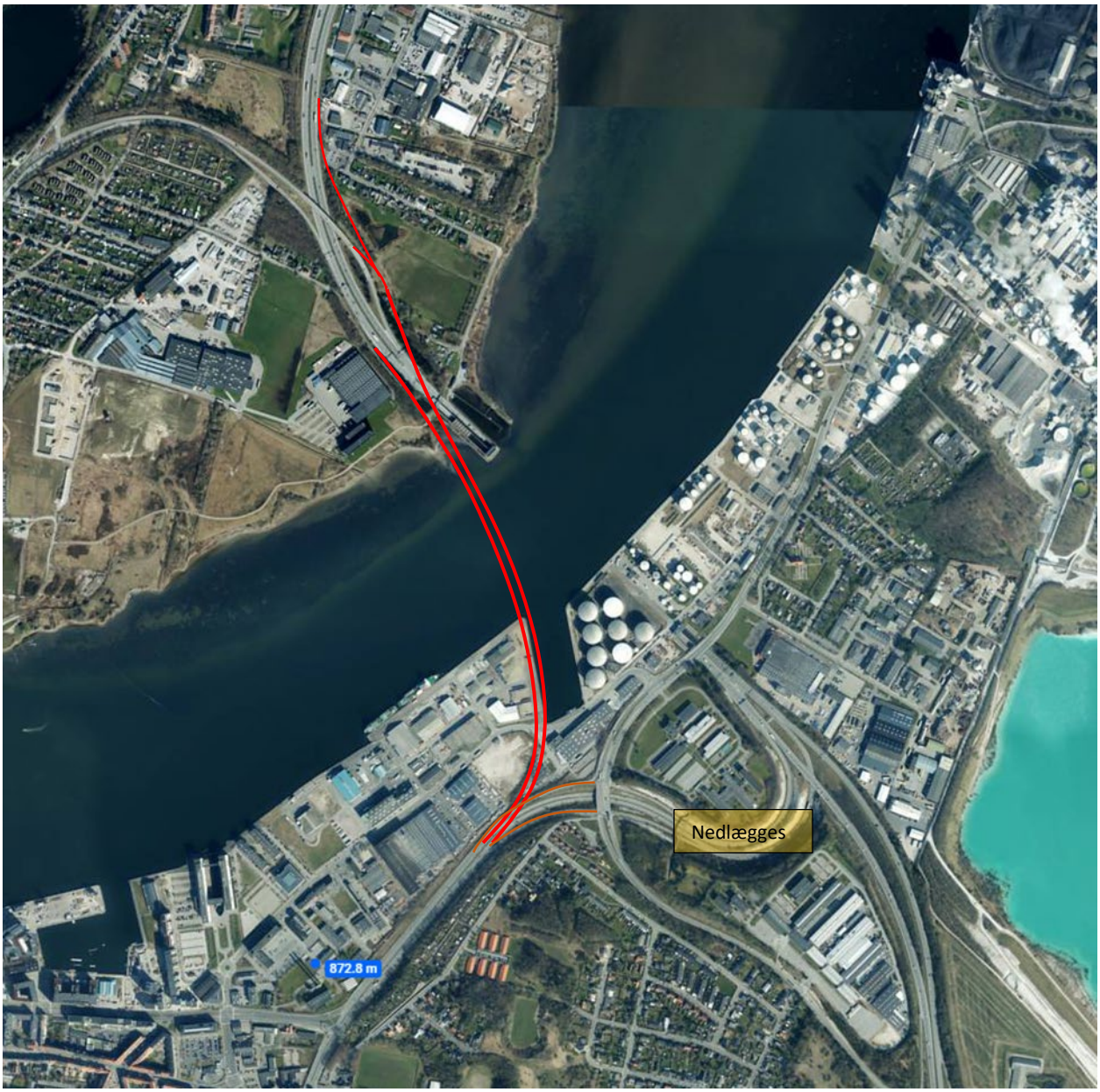
Afslutning

En ny tunnel mod Aalborg C medfører

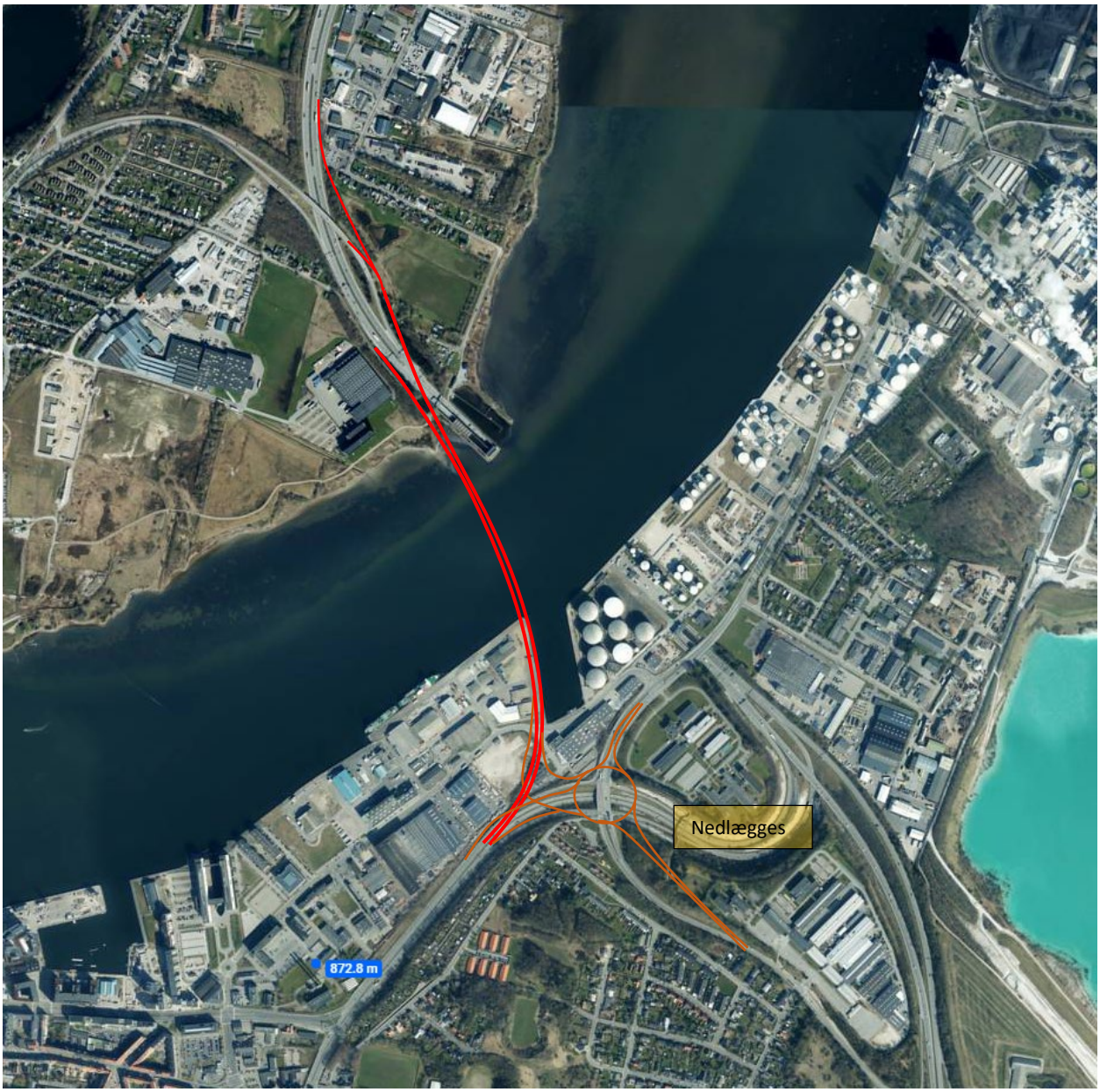
- kun få miljømæssige problemstillinger. Der sker ikke nogen inddragelse af uberørte arealer og natur.
- en øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- en langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at de daglige kødannelse undgås, og de talrige hændelser og uheld reduceres mærkbart
- en anlægsudgift, der er langt lavere end etableringen af en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm – anslået 4,5 mia. kr.
- Der fokuseres på det alment kendte begreb: Genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Det foreliggende forslag til en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm derimod

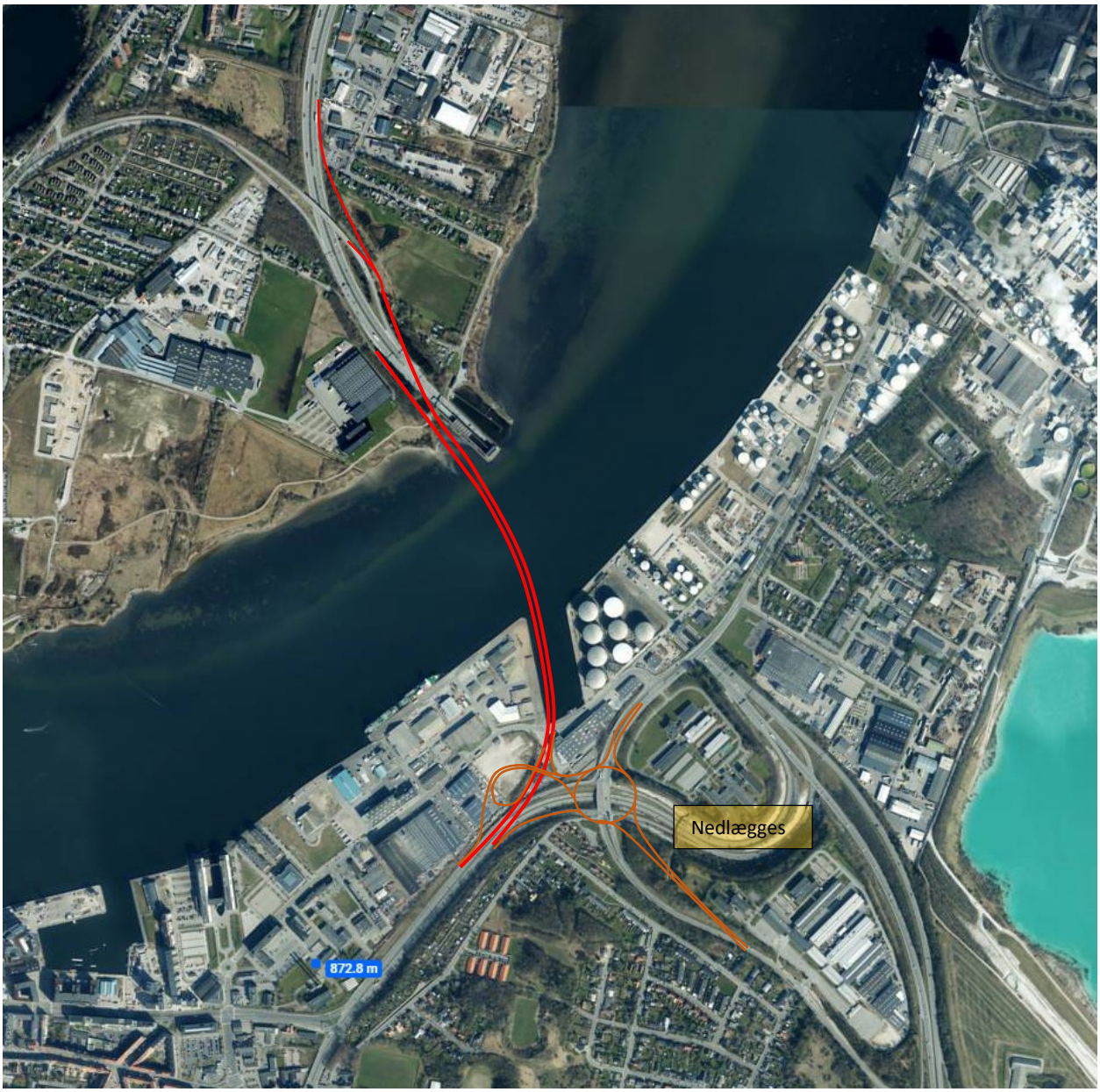
- inddrager helt uberørte arealer på Egholm og i Østerådalen
- løser ikke de trafikale problemer på E45 ved Limfjordstunnellen
- løser ikke trængselsproblemerne ved Bouet og heller ikke de tilsvarende ved sammenfletningen af Kridtsvinget og E45
- reducerer ikke de talrige hændelser og trafikuheld omkring Limfjordstunnellen
- spreder støjbelastningen fra trafikstøj til hidtil uberørte områder.



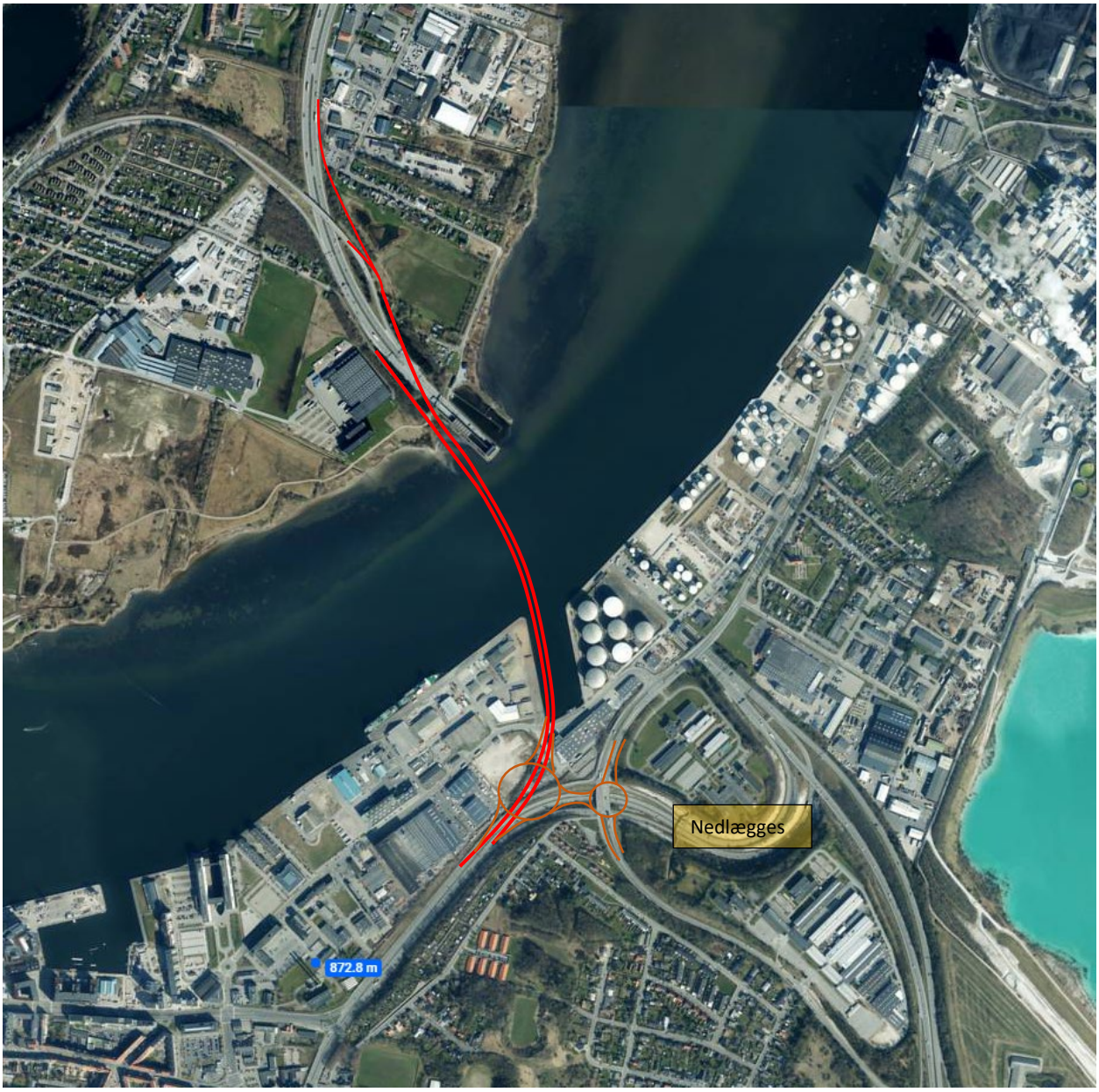
Løsning 1; Simpelt rampeanlæg



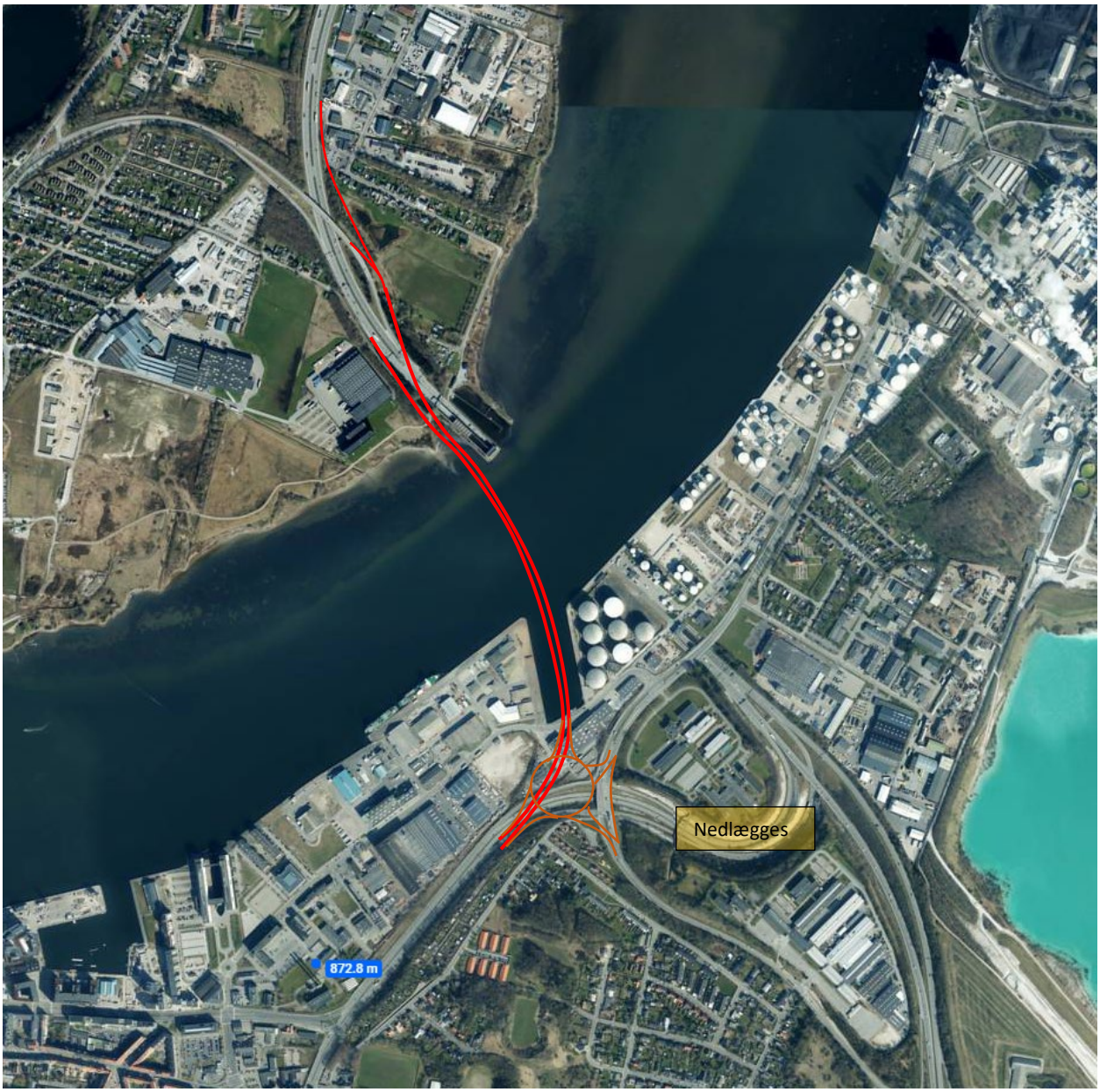
Løsning 2; Fuldt rampeanlæg



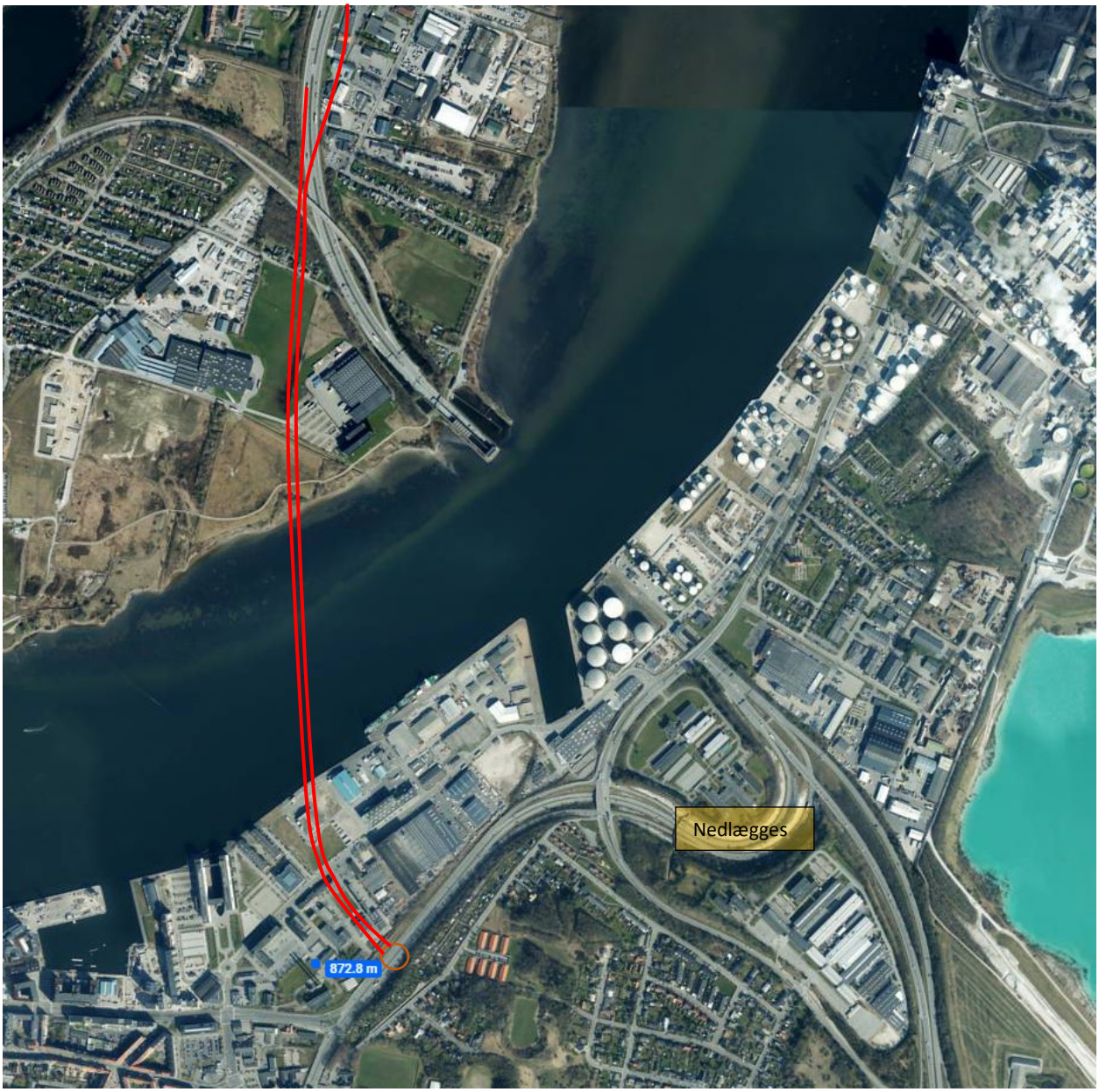
Løsning 3; trompetrampe



Løsning 4; to rundkørsler



Løsning5; stor rundkørsel



Løsning 6; vestligt tracé

Høringssvar/indsigelse mod forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

nfc@vd.dk

Etablering af en motorvej over øen Egholm er et betænkeligt projekt, som vil have en række negative konsekvenser, herunder udbredt trafikstøj, der ikke fuldt ud er belyst i VVM-redegørelsen, og belastning af uberørt natur. Men ikke mindst den fraværende langsigtede løsning på de trafikale problemer ved Limfjordstunnellen, idet der efter en relativ kort årrække vil være samme trafikmængde og dermed trængsel i den eksisterende tunnel og dens tilslutningsanlæg.

At projektet ikke effektivt løser de trafikale udfordringer, afspejles i Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyse, der kun lige balancerer på rentabilitet, og som ville være negativ, såfremt man indregnede CO2 udledningen fra anlægsprojektet. Projektet er meget dyrt, og den lokale arbejdsudbudsgevinst er mindre end det nationale tab på arbejdsudbudsforvridning grundet den store investering. Der er altså ikke dokumenteret væsentlige lokale udviklingsperspektiver, der kan begrunde en så stor investering eller ignorering af miljømæssige udfordringer.

I analyserne af 3. Limfjordsforbindelse er der i tidligere faser undersøgt forskellige alternativer, men ikke en ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45. Samtidigt foreligger der kun en detaljeret trafikmodelberegning for en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. I forhold til VVM-direktivet mener vi ikke, at man med rimelighed kan sige, at beslutningsgrundlaget klarlægger alternative løsninger. Særligt vil vi foreslå, at følgende alternativ vurderes på lige fod, inden den endelige beslutning træffes.

En ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45

Den tredje Limfjordsforbindelse er primært affødt af behovet for en aflastning af den eksisterende Limfjordstunnel øst for Aalborg, hvor trængsel, kødannelse og jævnlige uheldssituationer vanskeliggør planlægning af ture i myldretiden.

Dette behov vil som alternativ til Egholmforbindelsen kunne varetages af en ny vejforbindelse til Aalborg Centrum fra E45 i form af en 4-sporet tunnel under Limfjorden umiddelbart vest for den nuværende, hvorved lokaltrafik til og fra Aalborg C kører i denne og den nuværende motorvejstunnel forbeholdes trafik på E45.

Problemet med Egholmforbindelsen er, at motorvejen vest om byen i mange sammenhænge er en omvej for mange bilister. De fleste bilister vil derfor fortsat køre gennem den eksisterende tunnel, hvor trafikken i løbet af et årti efter anlæggets åbning vil stige til det nuværende niveau. Dette dokumenteres af Vejdirektoratets trafikberegninger. Herefter vil der være samme trængsel og antal uheld som i dag. Problemet med E45 er blandt andet, at udfletningerne ligger for tæt i forhold til

moderne krav til motorveje, jf. Vejreglerne. Det gælder især udfletningen ved Kridtsvinget syd Limfjorden.

Samtidigt inddrager Egholmforbindelsen hidtil uberørte naturområder, ikke mindst på Egholm og i Østerådalen og skaber støj på campingpladser, i lystbådehavne og ved naturstier hen langs Limfjorden. Denne støjbelastning er slet ikke inddraget i den seneste VVM redegørelse, da støj ved friluftsanlæg og naturområder ikke indgår i VVM redegørelsen, ligesom redegørelsen kun har regnet på støj op til 1 km afstand fra vejen, selvom støj i denne afstand i vidt omfang er over grænseværdien.

Endvidere er projektet meget dyrt og har en ringere samfundsøkonomi end de andre projekter i den nationale infrastrukturplan. Projektets såkaldte nettonutidsværdi er så beskeden, at samfundsøkonomien ville være negativ, såfremt man også indregnede den store CO_2 udledning fra anlægsprojektet.

Projektet er omtalt som et regionalt udviklingsprojekt i infrastrukturplanen, og det giver da også ifølge Vejdirektoratets seneste samfundsøkonomiske analyse en arbejdsudbudsgevinst på 411 mio. kr. i projektets levetid. Det vil etableringen af ekstra trafikal kapacitet ved den nuværende Limfjordstunnel også gøre. Men samtidigt medfører investeringen i en forbindelse over Egholm et tab i resten af landet som følge af den såkaldte arbejdsudbudsforvridning på 712 mio. kr. grundet den store investering.

Vores **alternative forslag** er en ny 4-sporet tunnel umiddelbart vest for den eksisterende Limfjordstunnel med udfletning lige nord for Limfjorden. Den nye vej føres direkte op i den 4-sporede Østre Alle imod Aalborg C. Den eksisterende motorvejsudfletning ved Kridtsvinget nedlægges, og motorvejen udvides til 6 spor syd for Limfjorden, hvorved den store flaskehals her fjernes, idet kapaciteten dermed udvides med mindst 50%. Nord for tunnelen udvides antallet af spor også, så flaskehalsen fjernes her.

Trafik mod Aalborg C udgør ca. 30 % af den samlede trafik i Limfjordstunnellen. Når denne trafik får sin egen tunnel er der god plads til trafikken på E45 i den ”gamle” Limfjordstunnel.

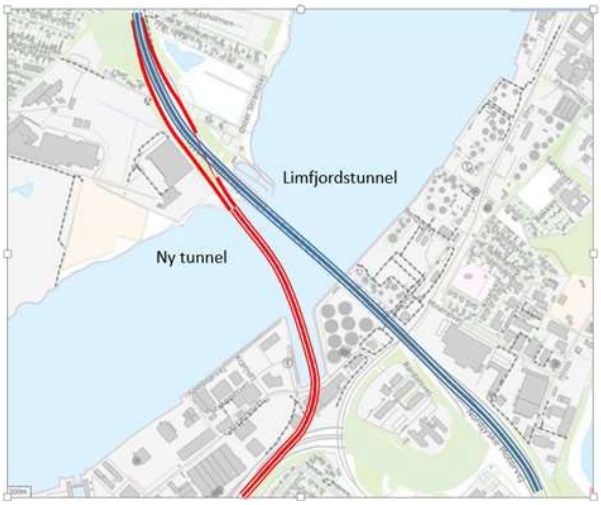
For yderligere at reducere risikoen for uheld og trængselsproblemer pga. for tætliggende udfletningsanlæg foreslås afkørslen Borgmestersvinget nedlagt, så trafikken i stedet skal benytte Sundsholmen / Forbindelsesvejen. Yderligere foreslås den eksisterende udfletning mod Buet midt i den store motorvejsudfletning ombygget og suppleret med en ny motortrafikvej direkte til Vadum/Jammerbugt.

Som en ekstra bonus til Aalborg kan der blive råd til en ny vejforbindelse fra E45 til Aalborg Center Syd, som i mange år har været på byens ønskeseddel.

Hele det nye projekt vurderes til ”kun” at koste ca. 4,5 mia. kr., hvilket udgør en betydelig besparelse i forhold til Egholmforbindelsens 7 mia. kr.

Samlet set vil vores forslag føre til en mere omkostningseffektiv løsning på de daglige trafikale udfordringer omkring Aalborg, samtidigt med at der ikke er store miljømæssige gener.

Lokalt er der flere varianter af forslaget, som vi har udarbejdet uafhængigt. Disse er vedlagt som bilag. En nærmere analyse af dette hovedalternativ vil kunne klarlægge den bedste variant af projektet.



Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen
Lektor emeritus trafik- og byplanlægning, AAU
anker@lohmann-hansen.dk
2089 9225

Otto Anker Nielsen
Professor og leder af Transportdivisionen, DTU.
oani@dtu.dk

Se Bilag

Vejdirektoratet

Att.: Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Et flertal af borgerne i Aalborg kommune ønsker ikke en forbindelse vest om Aalborg (Egholmlinjen)

Jysk Analyse foretog i 2019 en meningsmåling, hvoraf det fremgår, at størstedelen af de adspurgte borgere ønsker et ekstra tunnelrør i forbindelse med den nuværende Limfjordstunnel. Dette gælder også de adspurgte, der anførte at passere Limfjorden i bil flere gange om ugen eller hver dag. Af denne gruppe ønsker 54 % sig et ekstra tunnelrør, mens kun 34 % er for en forbindelse via Egholm.

Årsagerne til den store folkelige modstand mod en vestlig forbindelse over Egholm blandt almindelige borgere i Aalborg kommune er mangfoldige, men det drejer sig bl.a. om følgende:

- **Linjeføringen vest om Aalborg løser ikke de trafikale problemer og relevante alternative linjeføringer bliver ikke belyst**
  Den vestlige linjeføring er ikke den rigtige ift. at løse de trafikale problemer.
  Trafikken forventes at stige med en sådan hastighed, at den vestlige forbindelse i bedste fald vil fastholde det niveau på de eksisterende forbindelser vi kender nu, når den står færdig
  Imidlertid er der tilsyneladende ikke politisk vilje i Aalborg Byråd til at belyse relevante alternativer som f.eks. fremsat lektor emeritus Anker Lohmann-Hansen, AAU.
  I den seneste VVM fra Vejdirektoratet blev kun den vestlige linjeføring behandlet, og der er således ikke et relevant opdateret sammenligningsgrundlag mellem denne linjeføring og de beskrevne alternativer.

- **Anlægges den vestlige forbindelse vil estimeret yderligere 26.000 borgere i Aalborg kommune blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser**
  Derudover vil endnu flere borgere blive negativt påvirket af forbindelsen.
  Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by – lad os dog undgå at blive indhegnet af motorveje med større støjbelastning til følge.

- **Den vestlige linjeføring vil gå lige igennem nogle af Aalborg Kommunes sidste rekreative områder samt igennem 1/3 af byens vandreservoirer**
  Bynære rekreative områder og i dag meget smukke naturområder, der dagligt anvendes af bl.a. vandrere, cyklister, motionsløbere og børnefamilier vil ødelagt. Desuden vil forbindelsen komme til at gå ud over en række vandsportsforeninger, der ligger i eller tæt på linjeføringen.
  Dertil kommer, at en lang række af byens vandreservoirer ligger i den vestlige linjeføring, hvilket vil sige, at linjeføring kommer til at gå lige igennem et område, hvor borgere i årevis har været pålagt restriktioner af hensyn til beskyttelse af vandmiljøet. Det forekommer ikke logisk, at man ikke tænker, at en ny motorvej i samme område vil påvirke grundvandet, når der har været restriktioner i forhold til f.eks. dyrehold.

- **Den vestlige forbindelse er en voldsomt dyr løsning**
  Prisen er estimeret til i omegnen af 8 mia. kr., mens flere af de alternative løsninger angiveligt ville kunne etableres væsentligt billigere. OG samtidig være mere effektive.
  Dertil kommer, at finansieringen af den vestlige forbindelse bygger på en præmis om, at Aalborg kommune af egen kasse skal finansiere 600 mio. kr. Dvs. Aalborg kommune vil anvende penge til finansiering af et statsligt vejprojekt, som kunne have været anvendt til gavn for kommunens borgere. Der er desuden ikke lovhjemmel for en sådan kommunal medfinansiering af et statsligt vejprojekt.

Med dette høringssvar ønsker jeg at skabe opmærksomhed om, at vi er mange borgere i Aalborg kommune, der ønsker, at linjeføringen vest om Aalborg genovervejes, samt at relevante alternativer belyses og inddrages på lige fod i disse overvejelser.

Hele processen om den planlagte linjeføring synes at være foregået uden reel borgerinddragelse - ethvert kvalificeret input tilsidesættes af et flertal i Aalborg byråd.

Der indkom desuden i forbindelse med VVM-høringen i foråret 2021 7.800 høringssvar, der end ikke var behandlet af Vejdirektoratet, da Transportforliget blev indgået i juni 2021.

Vi ønsker at blive lyttet til, så en så væsentlig beslutning for både Aalborg som by og for byens borgere træffes på så oplyst et grundlag som muligt og ikke bag lukkede døre. Især ikke, når et flertal af kommunens borgere tilsyneladende er imod en vestlig linjeføring.

Ann Frederiksen, [redacted]

02.01.2022

Høringssvar vedr. anlægslov mhp. 3. Limfjordsforbindelse via Egholm

Jeg har med stor interesse fulgt debatten om den 3. Limfjordsforbindelse og har følgende betragtninger:

Man har tidligere i 2011 lavet VVM-redegørelse for 2 forskellige forbindelser: et ekstra tunnelrør samt en vestlig forbindelse over Egholm. Dengang blev forrentningen angivet som bedst for en vestlig forbindelse.
I 2021 blev det besluttet at lave en ny VVM-redegørelse, og denne gang kun for den vestlige forbindelse, hvilket jeg mener er en kæmpe fejl.

Siden VVM-redegørelserne i 2014 er der sket en kæmpe udbygning af hele øst-delen af Aalborg, hvor alle de største arbejdspladser nu ligger, bl.a.: Aalborg Universitet, Rørdal cementfabrik, Bladt Industries, Fragtcentralen, rigtig mange industri-arbejdspladser, for ikke at tale om det nye Aalborg Universitetshospital, hvor der vil blive rigtig meget transport, både af personale og indlagte samt pårørende, og især de mange ambulante patienter. Herudover planlægger f.eks. Norlys et hovedkvarter ved Østhavnen i Aalborg, hvor også KMD-data, Skattestyrelsen, Motorstyrelsen mm. Dvs. langt den største del af af de biler, som kører til arbejdspladser i morgen- og fyraftenstrafik skal transportere sig til den østlige del af Aalborg.

Uvist af hvilken grund har man aldrig forsøgt at ændre på de trafikale forhold gennem tunnellen med f.eks. intelligent trafikstyring og omlæggelse af de “uheldige” tilkørsler til tunnelen, som ofte er årsagen til uheld i/ved tunnellen.
Da det stort set kun er i morgentimerne samt om eftermiddagen, der er kø ved tunnellen, kommer man efter min mening langt ved at ændre herpå.
De sidste par år med periodevise nedlukninger har også vist, at man ved oprettelse af flere hjemmearbejdspladser/forskudt arbejdstid kan reducere mængden af trafik i myldretiderne.

Jeg mener dog stadig, det er hensigtsmæssigt med en øget mulighed for at krydse Limfjorden, men kan slet ikke se fordelen ved den vestlige forbindelse.
En af begrundelserne for den vestlige forbindelse har været at gøre forbindelsen mindre såbar ved uheld i tunnellen.
Hvis der sker uheld i tunnellen, vil man tvinge de mange tusind biler tværs gennem Aalborg eller Nørresundby for at komme til den vestlige forbindelse, hvilket fuldstændig sander byerne til. De lokale veje kan simpelthen ikke aftage denne trafik.

Ved at lave et ekstra tunnelrør er der langt større fleksibilitet, idet man kan vende trafikken i det ene rør, når der er problemer i et af de andre.
Herudover kan man også vende trafikken i myldretiden, hvor den største kø er mod syd om morgenen og nordpå om eftermiddagen.

Jeg har ofte selv kørt på de berørte strækninger om morgenen, hvor der altid er kø fra Vodskov mod syd indtil tunnellen, hvorimod er der kun tæt trafik (ikke kø) fra Thistedvej og ind mod byen (den vestlige ende). Dvs. det største behov er på østsiden.

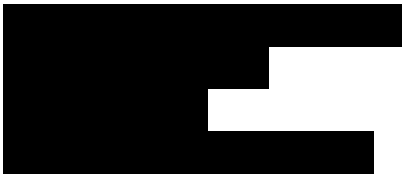
Der er også mange andre grunde til at opgive den vestlige forbindelse: massiv støjforurening pga. vestenvinden, over vand. Problematikken vedr. asbestforurening. Drikkevands-problematik. Ødelæggelse af utrolig mange rekreative områder, som benyttes af os allesammen.

Herudover er der også den kæmpestore udgift til den vestlige forbindelse, angiver til 7 milliarder.

Besparelsen ved anlæggelse af f.eks. et ekstra tunnelrør på østsiden kan man bruge til støjværn på den østlige forbindelse.

Jeg håber inderligt, at man i det mindste vil lave en VVM-redegørelse for en ny østlig forbindelse, inden man tager en beslutning.
Det er uforståeligt, at mange politikkere fuldstændig ser bort fra den udvikling, der er foregået siden den forrige VVM-redegørelse, og har stirret sig blind på denne fuldstændige overflødige linjeføring over vest. Når/hvis den vestlige forbindelse er færdig, vil der stadig være den samme kø i myldretidstrafikken som nu, idet trafikken jo også vil gøres over de næste 10 år.

Med venlig hilsen
Anne Birgitte Wallin



1. JANUAR 2022

HØRINGSSVAR

vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Som illustrator og formidler af dansk natur består min vigtigste indsats i at skabe begejstring om selv det mindste strå og den mest undseelige plante. Mit virke er særligt fokuseret på bynær natur.

Intet har dog formidlet vigtigheden af bynær som den sundhedskrise, vi har gennemlevet de seneste to år. Vi har set, hvordan danskere har søgt ud i naturen i hobetal - et særlig dansk fænomen, mens langt de fleste andre folkeslag er blevet inde. Og mange har lettere

chokeret befundet sig som sild i tønde ude i det grønne. Vi fattes simpelthen rekreative, grønne områder og natur i vores nærhed.

I virkeligheden er det symptomatisk på Danmarks insisteren på at asfaltere og industrialisere ethvert grønt areal. Alt skal værdisættes, hvilket også er sket i debatten for og imod en motorvej i Egholmlinjen: “Hvor meget er Egholms natur egentlig værd?”, spørges der retorisk, mens pilen peger nedad. At naturen er forarmet er ikke i sig selv et argument for at ødelægge endnu mere. Naturen har brug for plads, og vi har brug for natur. Og den natur skal også være af den bynær slags; vi skal ikke være afhængige af bil for at kunne bruge naturen. Aalborgs borgmester henviser aalborgenserne til erstatningsnatur i op til en times køreafstand fra byen, når de vestlige rekreative områder ødelægges.

Derfor: Spar Aalborg og Danmark og verden for endnu 20 km ressourceslugende, naturinvaderende motorvej. Der findes masser af bedre forslag til løsning af trængselsproblemerne i Aalborg. Dem mangler vi helt at få belyst i VVM-rapporterne!

Anne Løvenskjold

[redacted]

Høringssvar

vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

—

Anne Aall Løvenskjold Speich
[redacted]

1. JANUAR 2022

Ærede Folketingsmedlemmer!

I står her med forslaget til en anlægslov for en ny, bynær motorvej vest om en af Danmarks største byer; Aalborg-Nørresundby, hvis indbyggere i forvejen er hårdt spændt for som Danmarks mest støjplagede og hårdt ramt af følgesygdomme fra fortidens neglekt - både som følge af fejlagtig byplanlægning, mangelfuld støjbekæmpelse og alt for risikovillig omgang med giftige materialer, såsom asbest.

En motorvej vest om byen vil omslutte byen i en motorvejsring, kræve en boret tunnel gennem Danmarks vel største asbestdeponier og henlægge grønne, rekreative, bynære områder, samt internationalt beskyttede habitater i en ødelæggende støj.

Jeg kan ikke komme med ét argument, I ikke allerede kan læse i et af de mange tusinde andre høringssvar, der er blevet skrevet og sendt.

Jeg kan blot appellere til jer:

I står med vores skæbne i jeres hænder. Jeg beder jer indtrængende: Læs, lyt, tænk!

Lev op til det mandat, I er blevet givet af vælgerne; vi gav jer vore stemmer i håbet og forventningen om, at I ville tage klima-, miljø- og biodiversitetskrisen meget, meget alvorligt. Lev op til det mandat!

Tag den rigtige beslutning og hjælp os med en bedre løsning end en motorvej via Egholm.

Se mod Wales og Østrig; begge har taget modige og nødvendige skridt væk fra flere motorveje.

Hvis økonomi er det eneste vigtige, så er her en fantastisk anledning til at kræve en bedre gennemgang af de mange alternativer og vise sig som fornuftens stemme.

I står med den historiske mulighed for at gøre det rigtige, saglige og på alle måder eneste ansvarlige:

Sig nej til Egholmmotorvejen.

Sig nej til et historisk tankefoster fra 1958! Hvilken rationel, moderne og fremsynet politiker ved deres fulde fem ville dog vælge en 64 år gammel idé til at løse trafikale udfordringer i 2030 og halvtreds-hundrede år frem?

26.000+ nordjyder og deres efterkommere vil takke og *huske* jer for det!

Anne Aall Løvenskjold Speich

Aalborg den 1. januar 2022

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
EN LINIEFØRING OVER EGHOLM BØR GENOVERVEJES AF FØLGENDE GRUNDE

- Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, folketingets medlemmer skal sætte sig ind i.

- Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse, at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.

- Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening og forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen.

- Udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre størsteasbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.

- Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores.

- Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås.Der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder.

- Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på.

  Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

Håber inderligt på at de alternative løsningsforslag må blive vurderet.
Så vi ikke skal have Aalborg omkranset af 2 motorveje, med ødelæggelse af natur, miljø, støjgener mv. til følge.

Med venlig hilsen

Anne Vemming, [redacted]

Aalborg 31/12-21

Høringssvar ang. Forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Først vil jeg lige kommentere på timingen, jeg mener ikke det er fair at lægge høringen hen over julen og med deadline før det nye byråd kan nå at diskutere sagen.

Jeg mener ikke at det på nogen måde kan forsvares at anlægge denne motorvej fordi

1. **Det vil medføre væsentlige og sundhedsskadelige støjgener for en stor del af befolkningen i Aalborg og Nørresundby. Der er forskning, som beviser sammenhæng ml trafikstøj og flere alvorlige sygdomme bl.a. kræft, hjerte-kar-sygdomme og demens.**
2. **Der er mest vestenvind, hvilket medfører støj en stor del af tiden og over store områder. Støj forplanter sig desuden lettere over vand.**
3. **Bynære rekreative områder ødelægges og adgangen til det der er tilbage forringes. Desuden er det helt unikt med en grøn ø midt i en storby, det bør der værnes om.**
4. **På Egholm planlægges der en naturpark (som betales af private). Vi bør arbejde for mere natur, hvor vi kan.**
5. **Linjeføringen går gennem de grundvandsmagasiner der forsyner 1/3 af Aalborgs borgere med drikkevand med stor risiko for forurening af drikkevandet.**
6. **Økonomisk er det en vanvittig dyr løsning.**
7. **Alternativt kunne man se på en østlig forbindelse, som vil være mere relevant pga. de store industriområder i den østlige del af byen og placeringen af det nye sygehus. Det er østpå at byen udvikler sig og har behov for større infrastruktur. Der bor også flere mennesker øst for Aalborg end vest for. Og så kunne nogle af de sparede milliarder passende bruges på effektiv støjafskærmning her.**
8. **Linjeføringen over Egholm giver kun afgang til E39 og ikke E45, De fleste kører på E45 og hvis de vil undgå kø, skal de ud på en lang omvej tværs gennem byen, det giver slet ikke mening.**
9. **Der er asbestdepoter som vil blive berørt af anlægsarbejde i området hvor linjeføringen skal være, borgerne her ved om nogen hvilke frygtelige sygdomme asbest kan medføre, jeg mener ikke det er en risiko man kan tage.**
10. **Anlægget af Egholm-motorvejen er også den miljømæssigt dyreste på CO_2 regnskabet.**
11. **Det er uacceptabelt at Aalborg alliancen vil tage 600 millioner fra byens budget til en motorvej.**

Anne-Mette Donsig

Hermed mine indsigelser mod anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse samt forslag til alternative løsninger af trængslen, som bør undersøges inden anlægslov besluttes.

Indsigelser pga store demokratiske mangler i hele processen

- I VVM 2011 undersøgte man 3 muligheder. Ud over Egholm-motorvejen (EM) også en motorvej midt gennem city samt en ny 2-rørs tunnel ved siden af den eksisterende tunnel, dvs en løsning på hele 12 spor. Ingen relevant alternativ til EM blev undersøgt.
Pga bedst intern rente på 7,8 %, blev EM fremhævet af Vejdirektoratet (VD).
Siden har alle beslutningstagere nægtet at undersøge nye og relevante alternativer.

- Høringsfase efter VVM 2011 foregik over sommeren, hvor *EM blev anbefalet af Regionsråd midt i høringsfasen* og af *byråd med smalt flertal en uge efter høringsfasen*.
Et rekordhøjt antal indsigelser på 1500 blev ikke taget med i de lokale beslutninger. Rekorden steg til 7500 indsigelser fordelt på halvt så mange personer, da VVM blev "opdateret" i 2021, hvilket heller ikke har givet anledning til dialog med borgere og forskere med meget relevante indvendinger. Igen her i 2021 laves en *høringsfrist hen over en ferietid nemlig julen og på kun 30 dage til en personlig arbejdsmail i stedet for en professionel portal*. Det er hån mod demokratiet. *Det er tydeligt, at der ikke ønskes borgerinddragelse og den korte frist betyder også, at det nye byråd kan heller ikke kan komme med deres indstilling*.

- VVM 2011 baseret på en "hjemmelavet" Aalborg-model blev kritiseret som mangelfuld og ukorrekt og VD blev sat til at konsolidere tallene ud fra den normalt benyttede Landstrafikmodel. Konsolideringsrapporten viste flere store nedjusteringer bl.a viste den interne rente sig at være markant lavere, men VD påstod, at der ikke kunne sættes tal på. Dette tal dukkede alligevel op i 2018 og viste sig at være 4,6 %. Ved sidste VVM opdatering 2021 er den interne rente helt nede på 3,3 %.
På trods af, at beslutningerne i 2012 blev taget på grundlag af en mangelfuld og fejlbehæftet VVM og på trods af, at det vigtigste argument for VD, Byråd og Region var EM´s gode forrentning har alle siden holdt fast i den gamle beslutning fra 2012 - også selv om renten er faldet til kun 3,3%. Ud fra devisen "hvis vi ikke holder fast og holder sammen, så får vi ikke noget til Nordjylland".

- "Fastlæggelse" af linjeføring skete i en lille lukket kreds nemlig i transportudvalget, som i 2014 var samlet for at fordele restmidler fra Infrastrukturfonden. Restmidlerne blev fordelt til allerede vedtagne infrastrukturprojekter og derforuden til dette projekt, som kun var på tegnebrættet og hvor linjeføringen ikke var besluttet. *Her gav udvalget 5 lodsejere ved EM linjeføringen "forlodsekspropriation", da det netop var så synd for lige disse 5. Og samtidig besluttede udvalget at nedlægge reservationen af motorvejsalternativet i øst og påstod, at nu var linjeføringen besluttet*.

- Alle VVM siden nedlæggelse af Amterne har ikke været lovlige ift EU-lovgivning og dermed har vi danskere været dårligere stillet end andre EU-borgere. EU lavede i 2020 en åbningsskrivelse mod DK bl.a for manglende klageadgang ved VVM. *Det har for EM betydet, at vi borgere først har ret til at blive hørt her ved forslag til anlægslov. I 30 dage før anlægsloven kort efter kommer til afstemning i folketinget og hvor partierne allerede inden har svoret hinanden troskab på, at hvis jeg stemmer for din motorvej, så stemmer du også for min. Det er regulær magtmisbrug.*
Den danske magtudredning som aktuelt pågår på baggrund af at demokratiets udfordringer sætter spørgsmålstegn ved mangel på "checks-and-balances". Den der samler 90 mandater i Folketinget har vide beføjelser. Det vigtige er om institutionerne er robuste nok til at hindre at danske magthavere krydser de røde linjer og udfordrer princippet om magtens tredeling, som set ved minksagen, hvor en beslutning uden lovhjemmel ikke blev standset i beslutningskæden. Samme er relevant for hele processen omkring vedtagelsen af infrastruktur og dermed for EM.

- Det blev i 2020 besluttet kun at opdatere VVM for EM trods vejlovens krav om at undersøge relevante alternativer. Dette blev hjulpet godt på vej af et tilbud fra Aalborg Kommune om at betale 2,5 mio til en opdatering, som kun omfattede EM. Dvs kommunen tilbød staten penge for at opnå et bestemt resultat. *Der har ikke været lovhjemmel for kommunal betaling af VVM eller for kun at lave en VVM for en bestemt linjeføring og undlade relevante alternativer.*

- Ulovlig lobbyisme fra Aalborg Kommunes side i 2018, hvor Aalborg Alliancen tilbød at medfinanciere EM. Dette blev brugt til landspolitisk at postulere, at Aalborg stod sammen og ville have EM-løsningen. Først efter sidste kommunalvalg har en presset borgmester indrømmet, at der *ikke er lovhjemmel for kommunal medfinanciering af EM*, men han håber denne kan tilvejebringes. Hvor har vi hørt det før? Og Aalborg eller Nordjylland står ikke sammen om en EM. *Alle opinionsundersøgelser lokalt i Aalborg og i Nordjylland har vist, at der er et stort flertal som ønsker en østlig løsning frem for EM.*

- Mens en VVM for EM opdateres og inden en høringsproces aftales et infrastrukturforlig som bl.a indeholder EM, hvilket viser at hele processen er en farce. Dvs politikerne lover, hvad man vil stemme inden VVM undersøgelse og borgerhøring er færdig og beslutningen er truffet uanset, hvad der står i VVM. Dette er *tilsidesættelse at en VVM proces og det er meget tvivlsomt, om det er lovligt. At aftalen er betinget af at Aalborg Kommune vil medfinanciere med 600 mio er der heller ingen lovhjemmel for*.

- Der har ikke været lovhjemmel til VVM og borgerhøringer og borgernes indsigelser har ikke været hørt eller brugt i processen. VD har ikke fulgt den sparsomme lovhjemmel, der er ifm udsendelse af anlægslovforslag, som for EM har været uvarslet, og VD har ikke har fulgt den proces, som de selv beskriver på egen hjemmeside. *Når VD arbejder uden lovhjemmel kan domstole og folketingets medlemmer ikke føre kontrol med forløbet som forudsat i grundlovens paragraf 3 og borgernes retssikkerhed er ikke-eksisterende.*

- Det er **helt utilstedeligt at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men alene selv skal "varetage hensynene". Naturligvis skal også ministre overholde almindelig lovgivning!**
Det er meget vigtigt for demokratiet, at vi som borgere kan få efterprøvet om beslutninger er lovlige ved danske domstole.
Det er også **utilstedeligt at Transportministeren foreslår at fjerne borgeres klageadgange generelt**. **Folketinget bør respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.**

Jeg gør indsigelse mod hele beslutningsprocessens farceagtige forløb, som beskrevet har været præget af magtmisbrug og manglende lovhjemmel. Det har helt igennem været udemokratisk og har forårsaget at mange forhold ikke er undersøgt til bunds. Reel dialog med borgerne har været ikke eksisterende, hvor den i stedet kunne have bragt alternativer og fremadrettede løsninger i spil samt have samlet borgerne omkring demokratiet og fælles løsninger.

Asbest og PFAS

- Hverken i VVM 2011 eller i opdateringen 2021 er undersøgt, om der er asbestdeponier i og omkring linjeføringen. Siden har hverken Aalborg kommune eller Region Nordjylland kunnet fremvise dokumentation for, hvor der findes asbestholdige deponier i området og transportministeren har afvist eksistens af disse deponier under henvisning til VD.
Tænketanken Geohav har i Rigsarkivet fundet dokumentation for *deponier i motorvejstraceet.*
I Klosterengen oplyses, at der er ca 95.000 tons asbestholdigt eternit-affaldt, i Dall 84.000 tons asbestholdigt affald og i Mølholm et deponi ved fjorden, som har ligget uden kystsikring i 11 år

hvorfor meget asbestholdigt eternit er endt ude i fjorden. Dette er kommunen fuldt ud bekendt med, da området i flere mdr. har været afspærret pga asbestarbejde.

-Transportministeren har udvist en arrogant holdning til asbest problematikken, men har i samråd svaret, at *man ikke kender til metoder til at rense vand for asbest*. *Geohav har påvist tungmetaller i sedimentet i fjordbunden, som indikerer forekomst af asbest*.
Eksperter på området er i tvivl om, hvad der sker, hvis man begynder at grave i sedimentet i fjorden til en tunnel. Asbesten fra sedimentet vil kunne sprede sig via vandet til planter og dyr i fødekæden og vil kunne indtages gennem munden af badende. Eneste kendte årsag til bughindekræft er pt indtagelse af asbest. Aalborg har en meget kedelig asbesthistorik og selvfølgelig skal det give anledning ydmyghed og grundig undersøgelse inden gravearbejdet til en motorvej sættes i gang. Den nye viden om forekomst af asbest og tvivl om håndtering bør kræve nye VVM undersøgelser. Iflg Professor Peter Pagh så *strider det mod EU reglerne, hvis mulig asbest forekomst ikke undersøges inden anlægslov besluttes*.

- Det er ***helt utilstedeligt at der i anlægsloven ydermere står, at ikke engang reglerne om affaldssortering skal gælde***. Dette må forstås som at ej heller reglerne om asbesthåndtering skal følges, men at transportministeren kan gøre, som han vil, hvilket er dybt uansvarligt og uanstændigt.

-*PFAS bør også VVM undersøges inden anlægslov besluttes*. I flg lokal avis er højeste koncentration af forurening med PFSA i Danmark fundet på flyvestation Aalborg tæt ved fjorden og linjeføringen. Der er risiko for, at PFAS kan være bundfældet i det område, hvor der skal ske uddybning af fjorden inden anlægsarbejde med en lavbro fra Egholm til Nørresundby.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga mangelfuld VVM, hvor Asbestproblematikken og PFAS ikke er undersøgt i og omkring linjeføringen inden anlægslovens fremlæggelse og hvor borgerene sundhed derved sættes på spil.

Støj
-*Aalborg/Nørresundby er i forvejen Danmarks mest støjplagede by* og mere støjplaget end nogen tysk by. *Yderligere 26.000 borgere forventes at blive støjplaget*, hvis der kommer en motorvej igennem den vestlige del af byerne. *Dette "skjules i VVM, hvor støjskærm ved eksisterende E45 bruges til at vurdere, at der samlet set kommer mindre støj med EM end før*. Men denne afskærmning ved E45 har intet med EM at gøre.

-*VD´s støjtal er unøjagtige og ubrugelige, fordi støjen anslås ud fra døgn- og årsgennemsnits-betragtninger*. Det er skønmaleri trods klare erfaringer fra andre steder i landet, der burde give anledning til at *støjforudsige langt mindre optimistisk. VD har i opdaterede VVM sat forventet trafikstigning urealistisk lavt til 1,2 %, hvilket også sminker på støjniveauet.*

-*EM kan på et stort stykke af de 20 km gennem byerne ikke støjdæmpes for sundhedsskadelig støj, hvilket er verificeret af VD*. Det fremgår ikke tydeligt af VVM, at EM syd for fjorden skal gå gennem villakvarterer i engområde i 4 m´s højde og nord for fjorden op til 10 m´s højde i ca 4 km. Her er reel støjdæmpning ikke mulig, trods mulige scenarier med 6 m´s støjværn oppe på vejen, hvilket også vil tilføje en æstetisk katastrofe af en høj mur 10 m oppe gennem landskab og beboelse.

-*EM går på bro over en del af fjorden, hvor vinden oftest kommer fra vest og ind mod byen. Lyde bevæger sig meget tydelige over vand*. Dette tages der ikke højde for.

-*Topografisk stigende terræn ind mod Aalborg midt/vest kombineret med vestenvinden vil gøre at støjen kommer rullende op ad bakken, som en lavine så langt flere beboere langt fra motorvejen vil blive generet af støjen*. Dette kendes fra Silkeborgmotorvejen vest om byen med samme topografiske forhold som Aalborg, hvor VVM beregningerne forudså et støjniveau på 51 dB, men hvor støjniveauet i stedet er på 83 dB til hverdag. Dette er en mange-dobling af støjen, da dB er en logaritmisk skala. *Samme og muligvis værre forhold må forventes i Aalborg og det er på ingen måde undersøgt til bunds*.

-Man ved at støj er helbredsskadeligt, men ved forsøg på dialog henviser Aalborg Kommune til VD eller transportminister, som igen henviser til Aalborg Kommune. *Myndighederne i Danmark tager ikke støjens sundhedsskadelige virkninger alvorligt*.
At Danmark endnu ikke har implementeret WHO´s anbefalinger om at støj over 53 dB er sundhedsskadelig, men fortsat kun måler ned til 58 dB viser også myndighedernes mangel på ansvarlighed ift vejstøjs sundhedsskadelige virkninger.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga at flere bliver udsat for sundhedsskadelig støjforurening over 53 dB og pga meget mangelfuld undersøgelse af støjpåvirkning i VVM.

Drikkevand

- Vi har i Aalborg i over 30 år passet ekstra godt på et meget vigtigt drikkevandsreservoir i linjeføringen ved Drastrup Vandværk. Drikkevandsområdet er sårbart, da der ikke er et beskyttende lerlag. Lodsejere har haft restriktioner for, hvad de måtte plante og dyrke på egen jord og der har været rejst skov i området for at beskytte det kommende drikkevand.
Det er utilstedeligt at denne beskyttelse af generationers drikkevand er fjernet med anlægsloven.

-EM går direkte igennem dette område og vil gøre, at det kommende drikkevand ikke kan undgå at blive *forurenet af partikler og plast fra dæk. Det kan ikke beskyttes over tid med en membran i flg faglige eksperter*.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga fjernelse af beskyttelse af drikkevandsområdet og pga forurening af vigtigt lokalt drikkevandsreservoir.

Natura2000 og miljøpåvirkning for dyr og mennesker

-I linjeføringen findes *unikt dyreliv, som er beskyttet af dansk og europæisk lovgivning, som vi er forpligtet til at overholde, og det gør vi ikke, hvis EM anlægges*.

-Her findes bl.a den *største naturlige population af strandtudser, som er en bilag 4 art og dermed strengt beskyttet i flg EU lovgivning med forbud mod ødelæggelse af den levested, hvilket vil ske ved anlæggelse af EM*.

-Her fouragerer og overvintrer en meget stor del af verdens lysbugede knortegæs i lavvandet nord for Egholm, hvorfor den lysbugede knortegås er udpeget som Danmarks vigtigste internationale artsforvaltnings ansvar. Fuglen er strengt beskyttet på dansk og europæisk plan og *udpeger i flg. EU lovgivning et Natura2000 område ved sin blotte eksistens i området*.

Anlægsarbejdet vil ødelægge gåsens fødeemne ålegræsset som i dette område har været i stor fremgang de seneste år og fuglen er støjsensitiv og forventes ikke at kunne leve et sted, hvor der er motorvejsstøj.

-I flg EUs habitats-direktiv er det ikke tilladt at gennemføre samfundsnødvendige anlægsprojekter, som fortrænger beskyttede arter, hvis der er alternative placeringer. Og der er tydeligvis flere alternative løsninger som er langt mindre indgribende og som skal undersøges inden beslutning om en anlægslov. Det synes som om Miljøministeriet og Transportministeriet bevidst negligerer ovenstående lovgivning, da de fuldt ud er bekendt med problematikken.

-Linjeføringen går igennem en 20 km lang stribe af bynære naturområder som også har stor rekreativ værdi. Motorstøj vil ødelægge deres rekreative værdi og få stor indvirkning på borgeres muligheder for at finde stille rekreative områder i den vestlige del af byerne. Det drejer sig om muligheder for gåture i skove, ved søer, ved fjord og åer, i ådal, ved det historiske Lindholm Høje samt for vandsportsområder for roere, kajak, windsurfere og sejlere, for vinterbadere samt borgere og turister i hele det forholdsvis nye Vestre fjordbad, som kommer til at blive udsat for støj.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga at linjeføringen som beskrevet ødelægger flere beskyttede dyrearters levesteder, gennemskærer et Natura2000-område og fordi den ødelægger store stilleområder for dyr og mennesker, som for nuværende er forholdsvis stille. Og fordi EM i flg EU's habitats-direktiv er ulovlig pga Danmarks ansvarsarts ophold i området og fordi der ikke er VVM undersøgt relevante og mindre indgribende alternativer som foreskrives af lovgivningen.

Trafikmæssigt

-VD regner i VVM med en urealistisk lav trafikstigning på 1,2 % pr år. Dette giver ikke mening, da trafikstigningen over det seneste årti har været på 2,4% pr år.

-EM - som nordpå kun har forbindelse med E39 mod Hirtshals - aflaster ikke den trængsel, som for nuværende opstår ved tunnelen i myldretidstrængslen, hvilket skulle være et af hovedformålene med en ny motorvej. *Med den forventede stigning i trafikudviklingen vil trængslen, hvis en EM står færdig efter 8 -10 år kun aflaste, så trængslen fortsat vil være på nuværende niveau i tunnelen*. Trængsel og uheld vil fortsætte på E45 og hurtigt øges pga trafikstigningen.

-Fjerntrafikken udgør kun en lille del af trafikken, som krydser Limfjorden via motorvej, mens den nære trafik til og fra byområderne udgør ca 75 % af den fjordkrydsende trafik. *Aalborg Øst er vokset både i størrelse og med mange trafikskabende aktiviteter* bla. Supersygehus, universitet, Container havn, videnpark og byens største virksomheder, *hvorfor tunnelen nu er beliggende ca. midt i Aalborg og hvorfor det er den østlige del af byen, som trænger til aflastning*.

-Det fremstilles som om, at bilister ved trængsel frit kan vælge, hvilken motorvej de har lyst til at tage over fjorden. Men som bilist er man på vej fra et sted til et andet sted, og de bilister som ikke skulle vest i byerne og som for at undgå trængsel på E45, kører ad EM, kommer til at køre ad lange omveje for at komme tilbage på E45 igen eller for på anden måde at komme til målet. Og det er omveje på mindre veje, som specielt i byerne er bygget i tider, hvor der var langt færre biler og hvor der i forvejen er køer og trængsel i myldretidstrængslen. Det vil give *endnu mere trafikalt kaos i byerne* end der er i dag.

-Tilbage i 2012 opfordrede VD i Konsolideringsrapporten Aalborg Kommune til at iværksætte flere udspecificerede og billige tiltag ved tunnelen for at undgå de mange uheld som skyldes at til- og frakørsler bynært er konstrueret uhensigtsmæssigt og derved nedbringe trængslen på E45. VD opfordrede Aalborg Kommune til at tage initiativ til at få det sat i værk, hvilket ikke er gjort. *Mange uheld og megen trængsel kunne formodentlig være forebygget med flere af tiltagene*.

-Det er også fremhævet, at EM skulle give mere vækst i yderområderne i Nordjylland. Men erfaring/forskning viser, at en motorvej mere fører til de store byer end væk fra dem. Dvs *antal indbyggere, arbejdspladser og indkøbssteder i Aalborg må forventes at stige mens affolkning, forretningsdød mm forventes at stige i yderområderne med en EM*.

- EM er Danmarks dyreste motorvej pr km med en pris på mellem 7-8 mia. og vil også være en *meget dyr løsning lokalt for Aalborg Kommune, som skal betale for en stor mængde af ændrede og nye lokale veje, bl.a. lokalbro til Egholm på 123 mio. Disse veje er ikke indregnet i projektet eller i den interne rente*. Ligeledes er ej heller flytning af ledninger og anlæg som kommer i vejen for projektet, hvilket kan være enorme summer for fjernvarme-, vand- og kloakforsyning, el-selskaber og teleselskaber.
Her *forventer man i anlægsloven, at det skal betales af ledningsejerne, hvilket er brud på normal praksis, fordi ledninger og anlæg er der i forvejen og motorvejen er den tilkomne*.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga at linjeføringen med en elendig rentabilitet er en katastrofal dyr lappeløsning med minimal trafikal effekt. Den aflaster ikke trængslen ved E45 eller i byerne, skaber tværtimod stor kaos i byerne og er dermed absolut ikke er den bedste trafikale løsning for Aalborg eller for regionen. Og der mangler lovpligtige VVM undersøgelser af relevante alternativer, som skal laves inden anlægslov besluttes.

Klimamæssigt
- En *EM vil blive Danmarks 10.-største CO2 udleder i anlægsperioden, men den udledning er ikke regnet med i motorvejens interne rente, som ville ligge på mellem 0,5 og 0,9 hvis den blev medtaget*. Det vil sige langt under den rentabilitet, der normalt gælder for motorveje. Ligeledes er CO2 udledning ved drift og vedligehold ikke medtaget i beregningerne.

- Med realisering af en *EM vil vi spænde ben for vores klimaindsats på transportområdet og vi viser ikke ansvar om at leve op til vores løfter til resten af verden. EM er klima-tung* da den består af en tunnel, 2 højbroer hvoraf den ene går hen over vand og ellers skal klimasikres på dæmninger eller broer i største delen af de 20 km, som fortrinsvis er beliggende i lave eng områder.

- Motorveje generer mere trafik – og specielt en motorvej langt fra andre motorveje. En anden og mindre indgribende type fjordkrydsning end en motorvej ville formodentlig have kunnet give tilsvarende aflastning, men politikerne er kun interesseret i motorvejsløsningen, da den betales af staten. Det er uansvarligt klimamæssigt at anlægge endnu en motorvej ved Aalborg uden at have forsøgt sig med eller endsige undersøgt andre relevante alternativer.

- Mange lande viser stor klimaansvarlighed og er langt foran Danmark ift transport og klimapåvirkning. Sverige besluttede for flere år siden ikke at bygge nye motorveje, hvis det i stedet er muligt at udvide eksisterende veje, Wales undlader at bygge motorveje pga klimaet og Østrig går nu et stort skridt foran og har lave et klimatjek af planlagte motorveje. Tjekket har vist at omkostningerne for klima og natur er så store, at flere af projekterne er blevet skrottet, bl.a pga uacceptable højre CO2 udledninger.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga dens store indvirkning på klimaet. For hensyn til klimakrise og dårlige unødvendige motorvejsløsninger ikke er forenelige. Der skal klimatjekkes og søges efter mindst klimabelastende løsninger på trængslen. Logisk vil det være at starte med at lave for

længst foreslåede udbedringer ved eksisterende motorvej og tunnel og dernæst ved yderligere behov undersøge og anlægge den mindst klimabelastende løsning.

Den østrigske klimaminister taler om mod til at træffe beslutninger i dag, som stadig er fornuftige i morgen. Jeg håber på, at den danske klimaminister vil finde sit mod frem, og kræve EM klimatjekket inden beslutning om anlægslov.
Faktisk må vi insistere på at alle vores politikere finder dette klimamod frem her i sidste time. Det er dybt uansvarligt for Danmark at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores.

Alternative løsninger skal undersøges inden så indgribende en beslutning tages
- Tilfældige beslutninger på grundlag af en fejlbehæftet VVM i 2011 samt opdatering af kun denne linjeføring må og skal ikke være eneste grundlag for beslutning af fremtidig infrastruktur i Aalborg.

- Det er ulovlig tilgang at undlade at undersøge relevante linjeføringer, da vejloven kræver, at relevante alternativer skal undersøges.

- Alternative - og flere af dem lokalt gennemarbejdede - forslag - bør VVM undersøges, Bl.a:

-løsninger hvor trafikken forbedres med eksisterende veje

-1 ekstra vendbart rør øst for eller vest for den nuværende tunnel samt udbygning af eksisterende E45, hvilket vil øge tunnel kapaciteten med mellem 50 og 100 %. Til sammenligning har Elbtunnelen 8 spor og fragter ca 150.000 trafikanter dagligt. Kan kombineres med bedre støjdæmpning i det i forvejen støjramte øst, evt med overdækning af den bynære motorvej, som det findes i Hamburg med mulighed for at binde områder sammen, som i dag er adskilt af motorveje og give mulighed for rekreative områder ovenpå motorvejene. Kan også indbefatte ombygning af de fejlkonstruerede tilkørsler og frakørsler til E45 og derved færre uheld.

-City tunnel ind mod Aalborg city og tilslutning til E45 lige nord for eksisterende tunnel, hvilket vil tage 1/3 af trafikken fra tunnelen og fjerne det uheldsramte kridtsvinget. En langt billigere og mere klimavenlig løsning,som aflaster E45 langt mere end EM og derved en mere langtidsholdbar løsning. Se forslag som er fremsat af bl.a Otto Anker Nielsen DTU og Anker Lohmann Hansen, AAU www.en-3-limfjordsforbindelse.dk Vil estimeret koste 4,5 mia.

Trafikken kan løses mere effektivt, billigere og langt mere skånsomt ved flere af ovenstående alternativer, som VD ikke har forholdt sig behørigt til pga sit begrænsede kommisorium. Støjen kan undgå at blive spredt ud over meget store dele af Aalborg, drikkevand vil blive sparret og helbred, biodiversitet og klima vil blive mindre belastede.

Jeg laver indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga manglende lovpligtige VVM undersøgelser for relevante alternative løsninger til EM. Der har helelr ikke været lovhjemmel for kommunal betaling af VVM eller for kun at lave en VVM opdatering for en bestemt linjeføring og undlade relevante alternativer.

Jeg vil grundet ovenstående opfordre Folketinget til at afvise anlægsloven for EM og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med VD og borgere at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnelen på.

MVH Annette Roed Ottosen, [redacted]

Aalborg 28/12 - 2021

Indsigelse mod en motorvejsforbindelse over Egholm.

Der er behov for en aflastning af den eksisterende motorvejsforbindelse mellem Vendsyssel og det øvrige Jylland. Diskussionen om, hvordan den eksisterende tunnelløsning skal aflastes har stået på i 50 år, men i de sidste 15 år har man fra Christiansborg, fra Aalborg Kommune og fra Vejdirektoratet kun villet diskutere én løsning på problemet, nemlig en vestlig forbindelse over Egholm.

Det er en løsning på et alvorligt problem, som efter min bedste overbevisning kun vil have en meget begrænset afhjælpning af problemet på kort sigt, og allerede når motorvejsprojektet kan stå færdig om mindst 10 år, vil trafikken være vokset mere end den aflastning der kan forventes.

En kæmpe majoritet af den trafik der i dag krydser Limfjorden er trafik til og fra Aalborg midtby og til og fra industriområderne i Aalborg Øst. For mange af disse bilister vil den vestlige forbindelse være meget lidt attraktiv, idet den for manges vedkommende vil betyde en omvej på 10-20 km til deres arbejdspladser.

Den vestlige motorvejsforbindelse vil være en fordel for beboerne i de vestlige oplandsbyer Nibe, Sønderholm, Åbybro osv, og den vil også give nemmere adgang til Aalborg Lufthavn sydfra. Men så er fordelene vist også ved at være nævnt.

Ulemperne er derimod mange og alvorlige:

- Støjbelastningen af boligområderne i det vestlige Aalborg og i Lindholm vil være voldsomme, ikke mindst set i lyset af, at motorvejen hæves over terræn, og at vestenvinden vil bære støjen ind over byen.
- Det er meget usandsynligt, at projektet kan gennemføres uden alvorlige konsekvenser for drikkevandsreservoirerne i Aalborg og Nørresundby.
- Det er en unødvendig dyr løsning som kun med meget lille sandsynlighed giver et samfundsøkonomisk afkast.
- På klimaregnskabet kan der næsten ikke tænkes en mere belastende løsning på trafikudfordringen – den nødvendige mængde grus, beton og asfalt er mange gange højere end andre skitserede løsninger.
- Især på Egholm ødelægges store naturværdier og biodiversiteten bringes i fare.

Løsningen tilgodeser slet ikke den store trafikforøgelse der kommer i forbindelse med udbygning af Østhavnen og færdiggørelsen af det nye supersygehus i Aalborg.

Tunnelanlægget til Egholm skal graves i et gammelt asbestdepot med deraf følgende forureningsrisiko.

Det er lykkedes for lokale politikere, at få især befolkningen nord for fjorden til at tro på, at det enten er en vestlig forbindelse eller ingen forbindelse. Det er selvfølgelig noget sludder, se f.eks. Silkeborg motorvejen, hvor linieføringen blev ændret meget langt henne i processen.

Jeg vil kraftigt henstille til, at man politisk vælger at tage klappen fra øjet, og på lige og reel vis vurderer de forskellige fremsatte løsninger til en bedre trafikafvikling, herunder en udvidelse i øst. F.eks . det nye forslag om en citytunnel.

Der kan vælges løsninger der både er langt mere fremtidssikrede, tager større hensyn til klima og miljø, og ikke mindst løsninger som er langt billigere end Egholmmotorvejen. Det er efter min mening en katastrofe, hvis man politisk vælger en forældet og dårlig løsning kun på det grundlag, at der allerede er brugt mange ressourcer på denne løsning.

Med venlig hilsen

Antoni Aagaard Madsen
[redacted]

Høringssvar/Indsigelse

3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Kære Vejdirektorat

Att. Niels Fejer Christiansen

Aalborg 2/1-2021

I 1980 kom jeg til Aalborg, fra en ø i Østersøen, for at aftjene min værnepligt på Flyvestation Aalborg. Det blev til foreløbig over 40 år i byen. Nu skal jeg til at nyde mit otium her på fjorden og langs dens bredder.

Aalborg er nu blevet til en universitetsby, og mange tusinde unge ankommer til byen, og skal skabe sig en tilværelse, og har derfor brug for et godt og stabilt socialt netværk. Mit valg faldt den gang på sejlsport. Jeg sejlede jolle de første år, og gik senere over til en større sejlbåd. Jeg har i en årrække dyrket fritidsfiskeri fra min jolle i det nordlige løb Nørredybet, hvor motorvejsbroen skal etableres i 4 meters højde. Jeg har set, hvor meget forskellig aktivitet der er i det område, som vil blive berørt af en motorvej. Der er robåde, kajakker, fiskejoller, sejlbåde, vindsurfere, kejtsurfere, standuppadlere, svømmere og borgere der motionerer langs kysten, løbende gående eller på cykel. Familier tilbringer dagen, og overnatter måske i en shelter ved kysten. Egholmfærgen sejler, i særdeleshed om sommeren, i pendulfart til øen med beboere, gæster og skoleklasser/daginstitutioner, der måske skal til øen, for at blive undervist af en af kommunens dygtige naturvejledere. Måske bliver børnene præsenteret for de sjældne dyrearter, der er på øen, og måske er det første gang, de hører om Tangnålen, som de oven i købet selv har fanget i Nørredybet. Andre gæster stævner mod restaurant Kronborg, hvor Dannebrog altid vajer i vinden, når der er åbent. Øen og vandet vest for jernbanebroen, er der hvor byens borgere kan tanke op, rekreere og pleje deres sociale relationer. Et område med potentiale for mennesker, der har brug for at komme væk fra byens støj og stress. Her er også basis for etablering af oplevelsesøkonomi, til gavn for hele kommunen, og her er potentiale til at sætte Nordjylland på verdenskortet, hvis man spiller sine kort rigtigt. Fremtiden siger/kræver mindre trafik og forurening. Mere omtanke og perspektiv på fremtiden. Nogle fremsynede borgere har allerede sået de første frø for økologi på Egholm.

Støj:

Jeg kommer en del i Østbyen, nærmere betegnet Vejgaard. Der har jeg venner, som ikke ønsker en motorvej i Aalborg Vest, fordi de mener, at Vestbyen dermed vil blive udsat for den samme støjforurening, som de bliver udsat for i øst. De siger, at man i stedet bør satse på en østlig forbindelse, og samtidig løse det samlede støjproblem i øst i samme arbejdsgang. Jeg bor i Vestbyen (Skudehavnen) 2 km. fra motorvejsbroen over Nørredybet – der er ingen forhindringer over vand, der kan dæmpe motorvejsstøj. Derfor er jeg bange for at Vestbyen og hele området mod vest vil blive påvirket meget negativt i forhold til støj. De tidligere nævnte sunde og helsebringende aktiviteter vest for Egholm vil sandsynligvis blive reduceret, og byen vil miste et kæmpe aktiv og mulighed for yderligere rekreativ udvikling mod vest. Jeg kan frygte, at støj vil bevirke mere stress og flere stress relaterede sygdomme i bydelen.

Drikkevandsressourcer:

På sydsiden af fjorden ligger Hasseris Enge med store mængder godt drikkevand. Disse forekomster vil udsættes for en risiko for forurening ved etablering af motorvej over Egholm - det synes jeg er

uacceptabelt, taget i betragtning af, at jeg næsten dagligt hører om drikkevandsboringer der er forurenet på den ene eller anden måde. Det er et problem, et problem der ser ud til at blive værre og værre. Vi taler om vand der skal slukke tørsten for vores børn, børnebørn og oldebørn.

Asbest:

I Aalborg Vestby, vest for rensningsanlægget ligger der et stort depot af asbest, der skal fjernes i forbindelse med etablering af motorvej over Egholm. Jeg har ikke tillid til, at dette kan gøres forsvarligt, taget i betragtning af, at ingen rigtig ved, hvordan dette depots beskaffenhed er. Det er dokumenteret, at asbesten ikke er inddæmmet, som det blev foreskrevet, i de år det blev etableret. I gennem tiden har en del asbest bevæget sig ud i fjordbunden og noget ligger blottet langs kysten. Tidligere har man i Aalborg skullet rense for asbest på den såkaldte Eternitgrund – det var der ikke den helt store succes med, idet Arbejdstilsynet måtte gribe ind overfor håndteringen af asbesten, og beboere var så utrygge, at de selv rekvirerede test af underlaget på grunden. Jeg bor også 2 km. fra asbestdepotet i en stik østlig retning. Vinden er dominerende fra vest, og vil under en ikke fungerende oprensning føres direkte ind over byen. Jeg vil ikke dø af lungehindekræft, men det vil børnebørnene risikere, hvis asbesten ikke kan kontrolleres.

Afslutning:

Tak for ordet. Jeg har beskrevet det jeg er mest bekymret over, men der er også andre problematikker i mine tanker, som jeg lige vil nævne.

1. Der har været talt om, at demokratiske principper er tilsidesat.
2. Løsningen er for dyr.
3. Det næppe lovligt, at Aalborg kommune øremærker 600 mill. til motorvej, der burde betales af staten.

M.v.h.
Arne Holm
[redacted]
[redacted]

Kære politikere

Som borger og som bedsteforælder er det mig magtpåliggende at sende jer dette høringssvar:

Egholm er en perle i Limfjorden. Igennem vores børns opvækst har vi brugt Egholm som en lille oase kun få minutter fra Aalborg midtby.

I en tid hvor der snakkes meget om at skabe mere natur, er det jo dybt godnat at ødelægge denne enestående natur på Egholm.

For de af jer beslutningstagere der ikke har haft den fantastiske oplevelse af at tage færgen til Egholm og komme derover med ro og fred i sindet, så snart man går i land.

Prøv det!!!

Når først I har fået denne dejlige oplevelse, vil I forstå, hvorfor vi er så mange, der er imod Egholmlinjen.

Jeg vil jeg opfordre til, at der i stedet bruges penge på at forbedre den kollektive trafik i Nordjylland, så vi ikke behøver en ekstra motorvejsforbindelse. Flere motorveje medfører flere biler, hvilket er det stik modsatte vi har brug for, hvis vi skal leve op til Parisaftalen.

<u>Aalborgs drikkevand vil være i fare for forurening.</u>

En stor del af Aalborg får drikkevand fra vandværkerne i Drastrup og Lindholm. En Egholmlinjeføring vil komme til at gå hen over vandboringerne og drikkevandsmagasinerne med risiko for forurening af drikkevandet for os selv, vores børn og børnebørn.

Vandværkerne i Drastrup og Lindholm forsyner i dag hver 1/3 af byens borgere og erhvervsliv med rent drikkevand.

Udfletningsanlæggene ved motorvejens krydsning med henholdsvis Ny Nibevej og Høvejen ligger oven på vandværkernes mest sårbare områder. Undergrunden består af kridt, sand og grus, der ikke har nogen rensende effekt. Det der hældes over jorden siver urenset ned til grundvandet. .

Ophævelsen af beskyttelsen af grundvandsmagasinet og drikkevandet burde få alle alarmklokker til at ringe.

Miljøkonsekvensvurderingen forudsætter, at der skal etableres en membran under Egholmmotorvejen, der skal forebygge forurening af grundvandet. Der mangler dokumentation for at en membran holder lige så længe som vores børn, børnebørn og fremtidige generationer.

Anlæg af en motorvej hen over to uerstattelige drikkevandsområder er uansvarlig for fremtidige generationer

Det er helt og aldeles uacceptabelt, at transportministeren foreslår at fjerne vores klageadgange generelt i forbindelse med anlæggelsen af Egholmmotorvejen. Den slags hører ikke hjemme i en retsstat. Magtens tredeling sættes ud af kraft. Det er netop det, vi anklager Polen og Ungarn for at gøre.

Jeg vil foreslå, at Egholmmotorvejen sættes på pause indtil man har undersøgt alle de asbestdeponier, som findes i og omkring Limfjorden, og indtil klimapåvirkningen i anlægsfasen også er udregnet, så er jeg sikker på, at vi i Danmark vil være ligeså omsorgsfulde overfor fremtidige generationer, ligesom de er i Østrig, nemlig at droppe Egholmmotorvejen.

Med grønne og forhåbningsfulde hilsner

Bitt Juul Jensen

Bedsteforældrenes Klimaaktion

Til Vejdirektoratet

Cc : Folketinget diverse medlemmer

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg indsender hermed klage over beslutningen om at lade den 3. limfjordsforbindelse gå vest om Aalborg – den såkaldte Egholm-linje.

Støj

Jeg bor på Egholm Færgevej (hvor der i øvrigt er 102 lejligheder), dvs. min bolig er cirka 1 km fra den nye motorvejsforbindelse.

Jeg forventer at jeg bliver nødt til at fraflytte min lejlighed pga. støjgener - hvis projektet gennemføres.

Den nye tunnel vil komme op på Egholm cirka 1 km fra min lejlighed – og den vil når den rammer Egholm blive løftet op i en 5 til 6 meters højde, den ligger direkte vest for min lejlighed og støj transporteres jo frit over vand.

I øjeblikket kan jeg høre kvæg der brøler og gøgens kukken i foråret, så jeg tør ikke tænke på, hvor meget støj der vil komme fra en sådan motorvejsforbindelse. Jeg er klar over at der fra vejdirektoratets side er lavet støjberegninger, men der er jo beregnet et gennemsnit (som så angiveligt er acceptabelt), men det ændrer jo ikke på det faktum at der ind imellem vil komme meget støjende trafikanter (f.eks. motorcykler og modificerede biler eller andet).

Summa summarum så kan jeg se frem til at få ødelagt nattesøvnen og min altan vil nok ikke blive brugt meget, hvis motorvejen kommer.

Kapacitetsproblemer.

Jeg har læst VDs seneste VVM og af den fremgår det jo at kapaciteten over den foreslåede Egholm-linje allerede vil være opbrugt i 2036. Motorvejen skal efter planerne stå færdig i 2032, vel at mærke, hvis det går lige efter planerne – og det er før sket, at store offentlige projekter er blevet forsinket, så der vel en reel risiko for at motorvejen er forældet (kapaciteten er overskredet) inden den står færdig.

Og økonomien i det hele taget, hvorfor vælger man en dyr og dårlig løsning i stedet for en god og billigere (i hvert fald meget billigere end Egholmlinjen).

Her vil jeg gerne pege på City-løsningen eller øst-forbindelsen, hvis man da ikke bare skal udbygge den nuværende tunnel (hvis man udbygger den nuværende tunnel med et eller sågar to spor, så var kapaciteten

på plads langt, langt ud i fremtiden), og det kunne gøres for nogenlunde de samme penge som den foreslåede Egholmlinje koster.

Demokrati.

Hele processen forekommer mig at være foregået på en meget udemokratisk måde, Aalborg-alliancen er en nyskabelse af værste udemokratiske slags, f.eks. er mit boligselskab medlem af Aalborg-alliancen, som lejer i Himmerland kommer jeg jo så til at fremstå, som tilhænger af projektet, selvom jeg er imod (til overflod er mit forsyningsselskab også meldt ind i Alliancen – så endnu engang står jeg som tilhænger af projektet, selv om jeg er imod).

600 millioner har Aalborg Kommune bevilget til projektet. hvorfor nu det? - når det er et statsligt vejprojekt.

120 millioner til en bro til Egholm – nu har beboerne på Egholm aldrig haft en bro – hvorfor kommer den så nu?

Og sluttelig – begrænsning i klageadgang – det er dog en grim nyskabelse i det danske politiske landskab, det er efterhånden blevet sådan at man er nødt til at sætte demokratiet ud af spil for at fremme emner og interesser, man synes bedst om?

Mvh

Bent Lyndgård

Høringssvar vedr. anlæg af Egholmsmotorvejen.

Indsigelse mod etablering af en motorvej i Egholmlinjen.

Egholmmotorvejen er klimamæssig uansvarlig.

Alene vil CO2 udledningen udgøre ca. 5 % af regionens udledninger i hvert af de 5 år, som opførelsen af motorvejen vil tage.

Al forskning viser at mere asfalt fremmer flere biler. Det er altså den helt forkerte vej at gå i en tid, hvor vi skal reducere vores CO2 udledninger med 70 %. Vi skal leve op til de løfter, som vi har givet til resten af verden i forbindelse med Parisaftalen.

Vi må og skal tænke i andre alternativer. Det kan være roadpricing, smart infrastruktur og ikke mindst udbygning og forbedring af den kollektive trafik og anlægge flere cykelstier. Ved du, kære politiker, at der kun findes et spor til togene nord for Aalborg?

Hvis vi brugte 7,5 mia. kroner til at udbygge og forbedre den kollektive trafik i Nordjylland og udbygge cykelstierne, ville vi slå to fluer med et smæk.

1. Vi vil reducere vores CO2 udledninger betragteligt.

2. Vi vil fremme folkesundheden, fordi mange vil vælge at cykle til arbejde.

Sluttelig vil jeg pointere, at det er helt og aldeles uacceptabelt, at transportministeren foreslår at fjerne vores klageadgange generelt i forbindelse med anlæggelsen af Egholmmotorvejen. Den slags hører ikke hjemme i en retsstat.

Med venlig hilsen

Bent Skovgaard Olsen

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Det fremsatte lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse hviler på et spinkelt og fejlagtigt grundlag.

Den VVM-undersøgelse, der var til høring i foråret 2021 var en ensidig undersøgelse, som ikke kunne sammenholdes med andre relevante muligheder for nedsat trængsel i Limfjordstunnelen.

Tilmed blev der indgået et infrastrukturforlig inden de 7.800 høringssvar var blevet færdigbehandlet i Vejdirektoratet, og den netop offentliggjorte høring af lovudkastet forløber hen over julemåneden og nytåret, hvor danskerne typisk har andre ting i fokus.

Jeg var blandt bidragyderne til VVM-høringen og jeg skrev i alt 11 høringssvar om 11 forskellige emner – således kan jeg ikke beskyldes for autogenererede indlæg!

Mine anker handlede i kort form om

- 20 km. motorvej gennem grønne åndehuller og bynære rekreative områder, som yderligere vil støjbelaste 26.000 borgere i det vestlige Aalborg og Nørresundby
- meget lav samfundsmæssig forrentning i forhold til at overveje løsning af trængsel i Limfjordstunnelen på E45 samt sikre støjreduktion af E45 gennem bebyggede områder
- udgravning af motorvej på land og i fjord gennem asbestopfyldte områder. Kombineret med den fremherskende vestenvind, vil asbestfibre kunne blæse ind over byen
- den nordlige "lavbro" kommer op i en anseelig højde og kan ikke støjskærmes. Det berører store dele af Nørresundby også i kraft af vestenvinden
- der mangler i VVM-materialet visualisering af hele den nordlige linjeføring
- infrastrukturforliget er indgået før behandling af høringssvar er afsluttet – det undergraver den demokratiske proces
- VVM-høringen sker uden høring af alternativer
- der bør undersøges forskellige muligheder for trængselsreduktion på E45 – evt. ved anlæg af et ekstra rør i øst, hvor byudvikling og erhvervsudviklingen foregår
- motorvej hen over vigtige drikkevandsområder med risiko for forurening
- Aalborg Alliancens udemokratiske reservation af 600 mio. kommunale skattekroner til rådighed for motorvejsanlæggelsen
- øget trafik på Høvejen mellem Egholm-motorvejen og E45.

Mine anker er stadig gældende, men er jo totalt ignorerede i forhold til lovudkastet – der er ingen indrømmelser af de 7.800 indsigelser. Det er et afgørende demokratisk problem, at vi som borgere ikke tages alvorligt, når vi svarer på en offentlig høring.

Lovudkastet

Når folketingets politikere skal behandle det fremsatte lovforslag gør de sig også skyldige i en række udemokratiske tiltag, som totalt tilsidesætter borgeres adgang til at påvirke processen, ligesom de indkomne høringssvar slet ikke beskrives.

Høringsfristen er sat til at udløbe den 2. januar 2022. Dermed kan det nyvalgte byråd i Aalborg ikke nå at behandle et høringssvar fra Aalborg Kommune – alene det afgående byråd har haft denne mulighed. Det skal her bemærkes, at modstanderne af Egholm-forbindelsen i valget opnåede mere end en fordobling af mandaterne. Denne modstand kommer altså ikke til udtryk i høringen.

Høringen tilsendes en række organisationer, myndigheder og foreninger, som er relevante interessenter. Det skal her påpeges, at de berørte lodsejere, som er i risiko for ekspropriation og nedrivning af deres ejendomme, alene er varslet via opslag på Facebook. Det er ikke ordentligt!

- Af bemærkningerne fremgår det, at det er "en fuldstændig VVM af Egholm", der danner grundlaget for lovforslaget. Dette er ikke korrekt jf. ovenfor. Det er et lovudkast på baggrund af en mangelfuld VVM
- af lovudkastet fremgår det, at en række lovkomplekser frases i anlægsfasen mhp. at sikre fremdriften i processen. Disse love er ellers skabt for at sikre demokrati i de offentlige processer, beskytte vores natur, kyster og kulturarv, men sættes ud af kraft og overlades til transportministerens dømmekraft at varetage disse love i anlægsprocessen
- transportministeren bliver således øverste myndighed i hele processen – enevælde?
- beslutninger truffet af Aalborg Kommune eller statslige myndigheder kan ikke påklages – enevælde?
- skulle Vejdirektoratet være utilfredse med Aalborg Kommunes ageren i relation til projektet, kan Vejdirektoratet klage til transportministeren, som så overtager kommunens beføjelser – enevælde?
- heller ikke denne handling kan påklages!

Bilag 1: Kortmateriale

Kortmaterialet er det samme, som blev anvendt i VVM-høringen og er lige så fejlagtigt. Det viser ikke den aktuelle udformning af de berørte områder og hvor der er industrimæssig tyngde og det nye universitetshospital er under opførelse. Disse industrier og hospitalet genererer ganske meget trafik, som nu betjenes af E45 – således er Egholmmotorvejen slet ikke en aflastning af E45 – blot en unødvendig omvej og en overflødig motorvej til 7 mia. statskroner og 600 mio. kommunekroner.

Kortmateriale fra VVM, Bilag 1

Den reelle udstrækning af Aalborg og Nørresundby. Industri markeret med rødt

At vedtage den foreslåede Egholm motorvej vil være en natur- og klimamæssig fadæse og et overgreb på borgernes demokratiske rettigheder!

Bente Schmidt Nielsen, [redacted]

Indsigelser vedrørende Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Selvom vi ikke er indbudt til at blive hørt og ikke er del af de forskellige indbudte, tillader vi os, som almindelige borgere, bosat i området, der berøres af anlæg af den foreslåede 3. limfjordsforbindelse, at komme med indsigelse.

1. Vi gør indsigelse imod, at regler og love ophæves og at der gives tilladelse til udvidede indgreb – imod borgernes ønsker – som om en motorvej er force majeure. Det er udemokratisk, at de udøvende myndigheder er ligeglade med borgernes mening.

2. Vi gør indsigelse imod, at Aalborg, som den eneste by, skal omringes af motorvej. Det er muligt, at Herning Kommune gerne vil, men vil Hernings befolkning? Det er muligt, der er motorvejsringe næsten rundt om Kbh., men Aalborg har muligheden for at undgå en ring.

3. Vi gør indsigelse imod, at noget så sjældent som en bynær ø, med alle dets kvaliteter, skal ødelægges af en motorvej. I andre byer bygger de kunstige øer, men da ikke med en motorvej over. Det er komplet uhørt at ødelægge en naturlig by-ø. Notre Dame ligger på en ø og i forrige århundrede var franskmændene i stand til at bygge en metro under øen. Og hele byen jo også. Så kan man også i dag, selvom det måske vil koste flere penge.

4. Vi gør indsigelse imod, at man stadig henholder sig til beslutninger taget i 2011, undersøgelser lavet i 2011 – det er 10 år siden, 10 år! 10 år med nye opfindelser, nye muligheder. Så hvorfor afvise en østlig forbindelse, hvorfor afvise en længere tunnel, der kan spare os for støj, forurening, vinterudfordringer og andre miljøpåvirkninger. Det kan de lave i andre lande, hvorfor ikke i Danmark? Lav dog nye beregninger!

5. Vi gør indsigelse imod, at Vejdirektoratet tager imod penge, der er inddrevet som kommuneskat i Aalborg Kommune. At der ikke foreligger fast praksis på området er ikke en begrundelse. Det bør ikke ske i forbindelse med en Statsvej og det er vores håb, at det tages op, så der fældes dom og det erklæres ulovligt. I øvrigt mener vi, at en vestlig forbindelse er for dyrt et projekt.

6. Vi gør indsigelse imod, at der skabes ekstra forurening fra dæk (Mikroplast), salt, udstødning m.v., uanset NOGET af det opsamles i såkaldte depoter/magasiner. Hvor meget hænger i luften og indåndes? Vi mener også, det er forkasteligt, at eksisterende asbestdepoter ikke menes berørt og ikke bliver betragtet som farlige. Kun offentlige projekter lader til at kunne omgå miljølove.

7. Vi gør indsigelse imod, at der skabes ulidelig støjforurening og at der kun tages hensyn og oprettes støjværn, hvor der er mange beboere. Det forventes, at enkeltliggende matrikler kan nøjes med at få tilskud til lydisolering af deres hjem, som et plaster på såret, men stadig ikke kan bruge sin have/kolonihave pga. larm. Det er da en uhørt forskelsbehandling af borgere. Begrebet ”tåleligt” er uacceptabelt.
   Vi ved godt, hvordan det lyder, når man går tur langs den eksisterende motorvej. Det er som en tinnitus. Vi har jo en motorvej i området i forvejen, faktisk midt igennem Aalborg Øst og Nørresundby, så lad os da slippe for én mere. Selvom fx Rolighedvej ligger godt 1 km fra den eksisterende motorvej gennem Nørresundby, kan man høre dækstøjen. Det bliver ikke mindre fra en vestlig motorvej, erfaringsmæssigt ved vi, hvad vestenvinden gør med flystøjen fra lufthavnen. afhængig af vindretningen.
   Motorvejsstøj kan ikke sammenlignes med støj fra fly og tog, der kommer en gang imellem. Motorvejsstøj er en skadelig tinnitus, som beviseligt går ud over folks helbred.

8. Vi gør indsigelse imod Vejdirektoratets påståede lettelse af trafikken i byen (Nørresundby og Aalborg). Der gives ikke noget ordentligt svar på folks bekymringsspørgsmål. Der er heller ikke taget hensyn til, hvilke gener, der kommer i forbindelse med sne som den 1. december 2021, hvor al bybuskørsel blev indstillet og cykelstier ikke blev ryddet og vejene i oplandet ikke blev ryddet. Med kaos til følge og flere biler i gaderne, for ikke alle kan gå på arbejde.

9. Vi gør indsigelse, fordi en motorvej mere, vil øge privatbilismen og i øvrigt primært kun vil være til glæde for borgere udenfor Aalborg kommune, og primært borgere i de vestlige kommuner. Ingen fornuftige mennesker fra de nordøstlige kommuner vil tage en vestlig forbindelse. Det er en kæmpe omvej.
   En ekstra motorvej vil koste ekstra kilometer, ekstra brændstof, ekstra forurening.

10. Vi gør indsigelse imod, at en østlig forbindelse er lagt fuldstændig på is, ud fra en forældet beslutning tilbage fra 2011. En forbedring af en østlig forbindelse er den bedste løsning, menneskeligt især men også trafikalt, **eftersom stort set al aktivitet foregår øst for byen**.
    Uanset hvad forskere og undersøgelser (Vejdirektoratets) er kommet frem til, vil vi ud fra kendskab til byen mene, at trafikken på tværs af byen og igennem byen Aalborg øges, når trafikken skal ledes fra den vestlige forbindelse til arbejdspladser og kommende sygehus i øst. Bilister fra det meste af Vendsyssel (tæt på de 2 eksisterende motorveje E39 og E45) vil naturligvis fortsat bruge tunnelen på arbejde og alene bruge en vestlig motorvej i tilfælde af uheld og lukning af tunnelen, eller hvis de en gang imellem skal længere syd på. Andre forskere, der ikke er ansat ved VD, men har mange års erfaring, er kommet med gode alternative forslag.

11. Vi gør indsigelse imod, at man ødelægger så mange rekreative områder, både syd for fjorden, på Egholm, samt på Nørresundbysiden, i mange år frem med anlægsarbejde, og derefter forventer, at herlighedsværdien kan genoprettes med stier under motorvejen, selvom fornøjelsen bliver ødelagt af støj og trafiklarm.

Der skal ikke fra vores side herske tvivl om, at der er behov for en udvidelse af kapaciteten over Limfjorden, men en Egholmsforbindelse er hverken den bedste løsning eller mest økonomiske løsning. Andre muligheder bør undersøges og ikke afvises. Beslutninger taget i 2011-2012 på datidens målestok/muligheder, må nu anses for forældede. Denne beslutningsproces har været utilstedelig og der har ikke været lovhjemmel, hverken fra Aalborg kommunes eller Vejdirektoratets side, heller ikke bag anlægsloven.

Med venlig hilsen

Didde Jensen

Annesisse Svit

Birgitte Poulsen og Jens Chr. Jensen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Deadline: 2. januar 2022

Det er udelukkende Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, som Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse, at konsekvenserne er alt for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.

Så derfor kære politiker, lyt nu til nogle af de argumenter der findes for ikke at vælge en 20 kilometer lang motorvej i en knivtangsbevægelse vest om Aalborg igennem de mange rekreative områder som Drastrup, Østre Ådal, Sofiendal Enge, Hasseris Enge, Nørholm, Egholm og Verdes Ende og kolonihaverne på Nørresundby siden. Områder som tusindvis af Aalborgensere har glæde af hver eneste dag og hvor de kan finde fred og ro fra byens stress og larm.

Støj:

Aalborg er allerede Danmarksmester i sundhedsskadelig støj. En motorvej i Egholm-linjen vil virkelig sætte trumf på. Med den foreslåede motorvejsløsning, vil estimeret 26.000 borgere, der i dag kan nyde en rimelig ro for trafikstøj, få udsigt til et liv med sundhedsskadelig støj med øget risiko for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens samt indlæringsvanskeligheder hos børn.

Er vinden i vest, hvilket den meget ofte er på Limfjorden, vil det meste af Aalborg og Nørresundby blive plaget af støj og møg fra motorvejen, da det vil blæse ind over hele byen.
Det er planen, at det meste af motorvejen skal bygges som broer eller på dier igennem engene på Aalborg siden og over Egholm, samt en bro der kommer op i 10 meters højde på Nørresundby siden. Denne konstruktion vil forøge støjbelastningen yderligere og det vil, ifølge vejdirektoratet, være umuligt at lave en effektiv støjafskærmning!
Nørresundbys berømte fortidsminde og Vikingemuseum Lindholm Høje, er i stor fare for at drukne i støj og møg fra motorvejen – ikke særlig attraktivt for en søndagsudflugt!

Drikkevand

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej der forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsreservoirer allerede i anlægsfasen. Alene indvindingsområdet i Drastrup leverer 1/3 af Aalborgs drikkevand. Et område som Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Beboerne her må ikke engang udså kløver i deres græsplæner. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem dette område.
Det samme gælder for Lindholm Vandværks indvindingsområde, der leverer vand til hele Nørresundby området.
Disse drikkevandsreservoirer ligger på kalkgrund hvilket betyder, at alt hvad man hælder ud på jorden over reservoiret, trænger direkte og urenset igennem til Aalborg og Nørresundbys vigtigste grundvandsressourcer.

Natur

Det er uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af Lysbuget Knortegås. Lysbuget Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj.
Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede, i det omfang de kan finde føde der.
Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man utvivlsomt artens mulighed for at overleve negativt.
Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. En art hvis overlevelse afhænger af, at de kan, høre deres artsfælder - netop det vil de få meget svært ved i støjen fra en motorvej, der pløjer sig igennem deres levesteder og samtidig deler deres habitats områder op i stumper. Der

investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtussen. Det virker utroligt respektløst, at ødelægge disse arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres!

Rekreative områder

En motorvej i Egholmlinjen vil få en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære.
Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture, til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.
Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surf klub, en vinterbadeklub, en dykkerklub og flere sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Desuden er der mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub.
Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange i dag får ud af at færdes i områderne.
Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords.
Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.
Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jord, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange bynære rekreative områder.

Asbest

Den omfattende asbest forurening der potentielt er fare for, vil ramme store dele af Aalborg, Egholm, Nørresundby og Limfjorden, hvis anlæggelsen af en motorvej bliver sat i gang uden en grundig undersøgelse af den nøjagtige beliggenhed og udbredelse af de berørte depoter. Desuden skal der udarbejdes en plan for, hvordan man vil håndtere asbesten på en forsvarlig måde, både på land og i vand.
Er der nogen der ved hvor farligt asbest er for ens helbred, så er det aalborgenserne!

Transportministeren tillader sig at negligere og latterliggøre aalborgensernes bekymring for disse asbestdepoter, ved at kalde dem for opspind og enhjørninge – hvilken mangel på respekt! Udtalelsen faldt i et samråd med Trafikministeren og Susanne Zimmer MF (Frie Grønne).
For yderligere information omkring asbestdepoterne i og omkring Aalborg:

- GeoHav: *Asbestnotatet* (overskuelig gennemgang og vurdering af asbestforekomsterne)

Klima

Det er uansvarligt at se igennem fingre med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores, med store klimaforandringer forårsaget af den øgede forekomst af CO2 i atmosfæren.
Man må kunne forlange, at CO2 påvirkningen beregnes både for anlægsperioden og i den løbende drift, og indgår i den samlede beregning af anlæggets rentabilitet. Hvis dette bliver gjort med den CO2 pris som Klimarådet anbefaler, er jeg ret sikker på, at rentabiliteten af dette projekt vil være tæt på nul eller negativ!
Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet. Produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Desuden skal der bruges store mængder af råvarer som sand, sten mm.
Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre.
Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre, set over bilens samlede levetid.
Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Der bør derfor indgå en vurdering af alternative løsninger.

Et retvisende beslutningsgrundlag
Der mangler alternativer, navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i Øst (ikke to), mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med støjværn på E45 og gerne andre klimavenlige optimeringer af trafikforholdene.

Det kunne også være en City Tunnel, begge alternativer er udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen (links nedenfor).

Begge løsninger giver væsentlige fordele:

- Er væsentlig mindre indgribende for naturen
- Er bedre for klimaet
- Løser de trafikale udfordringer langt mere effektivt
- Er langt billigere
- Løser de trafikale problemer i myldretidsperioderne – som reelt er de eneste perioder med kø problemer
- Har direkte forbindelse både med Hirtshalsmotorvejen E39 og E45 fra Frederikshavn
- Giver en god mulighed for endelig at gøre noget effektivt for de hårdt støjplagede beboere langs E45
- Løser trafikproblemerne hvor de store arbejdspladserne er, nemlig i den østlige del af Aalborg. Ifølge Thomas Kastrup Larsen, Borgmester i Aalborg regnes, aktuelt med 5000 i Østhavnen/Port of Aalborg, desuden kommer der ca. 5000 mere når det ny Supersygehus åbner. Her fortæller Thomas Kastrup Larsen om de mange arbejdspladser i Port of Aalborg på LinkedIn: https://www.linkedin.com/posts/thomaskastruplarsen_der-er-fuld-fokus-p%C3%A5-den-gr%C3%B8nne-omstilling-activity-6793060394312249345-7f2b

Se disse links for yderligere information om de alternative løsninger:

- Anker Lohmann-Hansen: *Alternativ til Egholmlinjen: City Tunnel*
- Anker Lohmann-Hansen (Anders Wested): *En række konkrete alternativer*

Opsummering:
Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere og forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen.

Det er uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af Lysbuget Knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid, hvor Danmarks CO2 udledning skal reduceres med 70% i 2030.

Det er dertil utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning, ved på ny at grave i et af fortidens asbestdepoter både på land og i fjorden.

Det viser sig desuden, at der ikke er lovhjemmel for de 600.000.000kr som Aalborg Kommune har tilbudt staten som medfinansiering af Egholmmotorvejen. Den udtalelse kom Aalborgs Borgmester Thomas Kastrup Larsen selv med ved et byrådsmøde den 13. december 2021. Der befandt sig adskillige tilskuere i byrådssalen der kan bevidnevidner udtalelsen.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til, i samarbejde med Vejdirektoratet, at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved

Limfjordstunnellen. Trængslen kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til, på grund af sit begrænsede kommissorium.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men alene "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene.

Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

I tilgift kommer også, at den demokratiske og juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og øjensynligt i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke udløste andet end et skuldertræk. 3.400 borgere havde sat sig ned og skrevet til Vejdirektoratet - for langt de flestes vedkommende for første gang nogensinde i deres liv!

Med venlig hilsen
Birte Svop
[redacted]

Høringsvar i forbindelse med anlægsloven for motorvej over Egholm i Aalborg.

Jeg, Birthe Ditlev Johansen bosat i Nibe finder det så uheldigt, at der ikke i tilstrækkelig grad bliver taget viden om asbest, støj m.m. ind i et oplyst beslutningsgrundlag for vores politikkere i denne sag. Det ses ikke at I har ønsket at undersøge disse forhold og dermed tage borgerne alvorligt. Tilsidesætter demokratiske værdier og forsøger ved denne korte høringssvarperiode at tilsidesætte borgeres mulighed for at ytre sig.
Forholdene omkring fundet af asbests vækker dog min stærkeste foruroligelse. Tænk at I ikke ønsker at undersøge disse forhold til bunds. Især med henvisning til hvad Aalborg allerede har været i gennem. Rigtig mange dødsfald er set i vores by grundet asbests og nu begynder 2 generation, børn af arbejderne på den gamle fabrik, at få kræft. Alligevel vælger I at til side sætter den viden, der allerede findes om hvor farligt asbesten er. Især når den skal graves op. I har endnu ikke leveret et fyldestgørende svar på hvad I vil gøre ved dette. Ej heller medvirket med til at få dette undersøgt. I er jo i sidste ende jer, som en offentlig institution, der skal sikre vi som borgere kan være sikre på at alt går rigtig til. Det må ikke tages let på sådanne forhold og henvise til gamle undersøgelser hvor netop denne viden overhovedet ikke er belyst. Dette vil jeg gerne anke i mod.

Dernæst tilsidesættes viden omkring vores vandressourcer, der ligger tæt på linjeføringen. Det er så uforståeligt især set i lyset af hvor vigtigt det er, at der passes på det rene vand vi har. Linjeføringen vil ramme netop de sarteste vandressourcer der skal passes på. Der er i Aalborg kommune brugt rigtig mange penge på denne omstændighed. Dette ønsker jeg tages mere alvorligt og undersøges på ny som det mindste. Dette peger dog også på hvor super farligt det kan være at igangsætte et sådant projekt, især når der findes gode alternativer som cityring og et tredje rør ved den nuværende linjeføring. Desuden er det dokumenteret, at denne forbindelse ikke vil have den effekt hverken trafikalt eller økonomisk for Nordjylland.

Sidst men ikke mindst ønsker jeg at fremhæve den støjmærssige forurening, som hele Aalborg vest by vil blive plaget med. Der ligger masser af undersøgelser der dokumenter, at mennesker bliver syge af for meget støj. Der er i undersøgelser, som de ses på nuværende tidspunkt ikke taget hensyn til dette. Endnu et argument for at denne linje førelse ikke skal gennemføres.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

Mange hilsner

Birthe Ditlev Johansen

Høringssvar/indsigelse mod forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Af Bo Vagnby. Byplanlægger, arkitekt MAA, Aalborg

Etablering af en motorvej hen over Egholm er et yderst betænkeligt projekt, og vil have:

Minimal trafikal effekt på fjordkrydsende trafik
Vejdirektoratets egne beregninger viser, at en forbindelse via Egholm kun vil aflaste tunnelen med 24 procent, og at der allerede efter syv år vil blive behov for at etablere et tredje rør ved den nuværende tunnelkrydsning.

Projektet gennemføres på baggrund af et tvivlsomt lovgrundlag
VVM-processen i 2011 havde ingen klar lovhjemmel, og den dertil knyttede borgerhøring havde heller ikke. I 2020 besluttede Aalborg Kommune at bevilge 2,5 mio. kr. til en opdatering af VVM-rapporten fra 2011, denne beslutning havde ingen lovhjemmel. Aalborg Kommunes beslutning om at bevilge 600 mio. kr. til medfinansiering af 3. Limfjordsforbindelse har ligeledes ingen lovhjemmel. Med andre ord er man i færd med at træffe en beslutning til 7 mia. kr., der hviler på et yderst betænkeligt og udemokratisk grundlag.

Projektet vil indebære en fastlåsning af Aalborgs byudviklingsmuligheder
Etablering af en motorvej vest for Aalborg fra Dall Kirke, vest om City Syd, videre mod Restrup og vest om Hasseris Enge videre mod Egholm, vil låse Aalborgs byudvikling fast i en jernring inden for både den østlige og en ny vestlig motorvejsforbindelse. Hvis byen får udvidelsesbehov, vil disse derfor enten skulle ske ved fortætning af det nuværende byområde, eller ved byggemodning øst eller vest for motorvejene. Resultatet er øget trafikarbejde, og store tidsmæssige tab for beboere eller medarbejdere i nye bolig- eller erhvervsområder.

Valget af en placering via Egholm repræsenterer yderligere en svækkelse af den regionale byudvikling, idet byerne i Vendsyssel i retning af Hirtshals (Brønderslev, Hjørring) og mod Skagen (Hjallerup, Sæby, Frederikshavn) vil få forringede pendlingsmuligheder i retning mod Aalborg. Erhvervs- og byudviklingen i Vendsyssel betinger i langt højere grad en placering af en ny forbindelse øst for Aalborg, end den foreslåede linjeføring mod vest, som især vil komme turisterhvervene til gode.

Projektet vil medføre store støjproblemer i nyetablerede og ældre bydele i Aalborgs vestlige del (Hasseris området)
Etablering af motorvejen vil medføre, at flere borgere vil blive udsat for støj over grænseværdien på 58 dB, og langt flere vil opleve støjgener og støj, som vil overstige WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil især ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Østerådalen og Dall. Endvidere vil kolonihaver, fritidsområder og rekreative områder i Vestbyen, på Egholm, i Nørresundby og Lindholm blive berørt. Dette skyldes især, at den fremherskende vindretning i Aalborg-området er fra vest langt størstedelen af året.

Projektet indebærer en markant og betænkelig visuel forringelse af det flade landskab vest for Aalborg og limfjordslandskabet i Aalborgs vestlige del
Landskabet vest for Aalborg er et fladt landbrugslandskab med enkelte levende hegn, og uden væsentlige kuperinger jo nærmere man kommer på Limfjorden. Etablering af et stort motorvejsanlæg - heraf nogle dele på dæmning - vil især på de flade dele af landskabet udgøre en visuel dominans. Endvidere vil etablering af tilslutningsanlæg fra Aalborg Vestby hen over de tidligere Nordens kridtkrave ved Nørholmsvej repræsentere en alvorlig ødelæggelse af landskabet. Endelig vil anlæg af motorvejen hen over Egholm, og placering på lavbro over Nørredyb gribe voldsomt ind i det flade og følsomme limfjordslandskab.

En yderligere trussel mod det flade englandskab, vil være etablering af støjafskærmning øst for motorvejen ind mod Sofiendal og Hasseris Enge, hvor støjvolde, eller andre afskærmninger, vil udgøre et skæmmende fremmedelement, der vil virke forarmende på landskabsudtrykket.

Projektet er langt fra klimavenligt
Anlægget af en motorvej vest om byen, og over Egholm, vil indebære en signifikant øgning af CO2 udslippet, idet denne lokalisering vil medføre væsentligt øget trafikarbejde, da en del biltrafik på grund af den begrænsede trafikale effekt vil søge alternative ruter.

Projektet repræsenterer en særdeles ringe økonomisk investering
Vejdirektoratet har selv vurderet projektet til at have en meget lav samfundsmæssig forrentning. Det er kritisabelt, idet projektet således vil repræsentere et stort ressourcespild sammenlignet med en udbygning gennem et tredje tunnelrør, eller en alternativ såkaldt City forbindelse.

Konklusion
Folketinget og dets politiske partier frarådes på det kraftigste, at vedtage en anlægslov om en ny motorvejsforbindelse vest om Aalborg via øen Egholm, idet projektet hviler på et forudindtaget og forældet grundlag truffet for adskillige år siden. I stedet opfordres til seriøst at overveje en ny placering i nærheden af den nuværende tunnel, hvorved der kan spares op mod 3 mia. kr., og hvorved man undgår at negligere de ca. 7000 indsigelser, der blev fremsendt i forbindelse med høringen af den seneste VVM-vurdering.

Bilag 1

Til

Ankestyrelsen
7998 Statsservice
Sendt per mail til ast@ast.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Dato 13-11-2021

Anmodning om tilsyn vedr. Aalborg Kommune og Aalborg Alliancen

Hermed indgives anmodning om rejsning af tilsynssag overfor Aalborg Kommune og overfor borgmester Thomas Kastrup-Larsen.

Konkret drejer anmodningen sig om Aalborg Kommunes usaglige forvaltning/magtfordrejning for at opnå en motorvej i Egholmlinjen. Anmodningen rejser nogle principielle problematikker i relation til kommunernes virke efter grundlovens § 82 og kommunestyrelsesloven både i forhold til kommunal økonomisk medfinansiering af statslige anlægsprojekter og kommunalt iværksat lobbyvirksomhed for opnåelse af et bestemt statsligt projekt af flere mulige.

Anmodningen indgives på vegne af foreningen "Borgerbevægelsen", CVR 33806108. Borgerbevægelsen er imod en motorvej i Egholmlinjen. Se hertil foreningens hjemmeside www.nejtilEgholmmotorvej. Til orientering kan oplyses, at foreningen har ca. 1.000 formelle medlemmer, herunder også virksomheder, der ikke indgår i Aalborg Alliancens medlemskreds. Foreningens vedtægter medsendes.

Anmodningen drejer sig overordnet om tre problematikker.

1. Aalborg Kommunes medfinansiering af Miljøkonsekvensrapport ved Egholmmotorvejen

For det *første* angår anmodningen kommunalbestyrelsens betaling af 2.500.000 kr. til medfinansiering af en statslig miljøkonsekvensrapport, som vejdirektoratet har udfærdiget vedr. Egholmmotorvejen i perioden 2018-2021.

Der gøres gældende, at der ikke er behørig lovhjemmel til kommunens medfinansieringen af miljøkonsekvensrapporten, eftersom der er tale om et statsligt motorvejsprojekt omfattet af vejloven. Vejloven indeholder en udtømmende opdeling af myndighedskompetence både for så vidt angår praktik og økonomi. Udgifterne til miljøkonsekvensrapporten skal efter vejloven afholdes af Vejdirektoratet. Muligheden for medfinansiering anses for udtømmende reguleret med vejlovens

bestemmelser i kapitel 2 og 2a om myndighedskompetence og medfinansiering. Det gøres derfor gældende, at kommunens medfinansiering er ulovlig.

2. Aalborg Kommunes hensættelse til medfinansiering af anlægsudgifter til Egholmmotorvejen

For det *andet* angår anmodningen kommunalbestyrelsens hensættelse de seneste 4 år af 120.000.000 kr. til medfinansiering af anlægsudgifterne, når/hvis motorvejen skal anlægges. Hensættelserne beror på et løfte afgivet til transportministeren om medfinansiering af anlægsudgifterne med i alt 600.000.000 kr., der skal fremkomme ved årlige hensættelser på 30.000.000 kr., hvert år de næste 20 år. På nuværende tidspunkt er det anførte beløb hensat i 4 på hinanden følgende regnskabsår. Løftet om de 600.000.000 kr. er afgivet for at fremskynde den statslige proces vedr. motorvejsprojektet 3. Limfjordforbindelse, og for at opnå at projektet anlægges i Egholmlinjen og ikke i en anden linjeføring.

Det gøres gældende, at der ikke er behørig lovhjemmel til hensættelse af medfinansiering af anlægsudgifterne. Anlægsudgifterne skal som udgangspunkt afholdes af Folketinget. Muligheden for medfinansiering anses for udtømmende reguleret med vejlovens bestemmelser i kapitel 2 om myndighedskompetence og medfinansiering. Der er ikke hjemmel til at indgå aftale om afholdelse af anlægsudgifter til et statsligt projekt, der endnu ikke er vedtaget ved lov. Det gøres derfor gældende, at de nuværende hensættelser er ulovlige og skal frigives til dækning af Aalborg Kommunes lovhjemlede udgifter.

3. Aalborg Kommune og Jobcenterets arbejde for Aalborg Alliancen og dens medlemmer

For det *tredje* angår anmodningen Aalborg kommunens etablering af Aalborg Alliancen i Jobcenteret.

Der gøres gældende, at Aalborg Kommune anvender Aalborg Alliancen til at promovere en politisk mærkesag, som de politiske initiativtagere i kommunalbestyrelsen deler med Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder. Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder udgør kun under 1/3 af erhvervsvirksomhederne i Aalborg Kommune. Den politiske holdning er, at den 3. Limfjordforbindelse skal være placeret i Egholmlinjen. Der gøres gældende, at det er kommunen, der i regi af Aalborg Alliancen, udøver usaglig forskelsbehandling for medlemsvirksomhederne og ikke-medlemsvirksomheder i strid med ligebehandlingsprincippet. Dertil er det magtfordrejning, når Aalborg Kommune anvender Jobcenteret og embedsværket til udøvelse af Aalborg Alliancens politisk virksomhed.

Derudover gøres gældende, at Aalborg Kommune forestår direkte ulovlig reklame for bestemte erhvervsdrivende. Reklameringen angår kun de erhvervsvirksomheder, der deler flertallets politiske holdning og melder sig ind i "Aalborg Alliancen".

I den sammenhæng påklages tillige borgmester Thomas Kastrup-Larsens selvstændige bidrag til den ulovlige markedsføring af bestemte erhvervsdrivende.

1. Uddybende om Aalborg Kommunes medfinansiering med 2.500.000 kr.

Egholmmotorvejen, udgøres af en ny ca. 20 km. lang motorvejsstrækning vest om Aalborg. Placeringen netop i Egholmlinjen er en politiske mærkesag for Aalborgs Borgmester, Thomas Kastrup-Larsen.

Bilag 1

Aalborg Kommune samarbejder med dele af erhvervslivet for at opnå en motorvej i Egholmlinjen. Initiativtageren til alliancen er Thomas Kastrup-Larsen. Samarbejdet er lanceret under betegnelsen "Aalborg Alliancen", der blev etableret i efteråret 2018. Alliancen har til hovedformål at fremme etableringen af en motorvej i Egholmlinjen. Dette dokumenteres i en analyse af Aalborg Alliancen som retlige konstruktion, der sendes sammen med denne anmodning.

Hovedformålet med Aalborg Alliancen er at vise erhvervslivets opbakning til Aalborg Kommunes ønsker om Egholmmotorvejen og i sidste ende at opnå, at Folketinget vedtager en anlægslov, så motorvejen i Egholmlinjen kan etableres.

Delmålene har *for det første* været at fremskynde transportministerens beslutning om udarbejdelse af en opdateret miljøkonsekvensrapport (VVM-undersøgelse) afgrænset til Egholmlinjen. *For det andet* at formå transportudvalgets medlemmer til indgåelse af et trafikforlig indeholdende Egholmlinjen med afsætning af midler til projektet, og *for det tredje* at opnå Folketingets vedtagelse af en anlægslov.

Alliancens første delmål lykkedes i 2019. Delmålet blev opnået, ved at flertallet i kommunalbestyrelsen bag Aalborg Alliancen besluttede, at Aalborg Kommune bevilligede 2.500.000 kr. til Vejdirektoratet til brug for en opdatering af Egholmlinjens miljøkonsekvensrapport (VVM) (se **Bilag 1**). Aalborg Kommunes bevilling medførte, at Folketinget bevilligede yderligere 2.500.000 kr. på finansloven. Se til dokumentation bemærkning til finansloven 2019, side 2936 (**Bilag 2**) og Vejdirektoratets Kommissorium 2019 (**Bilag 3**).

Ankestyrelsen anmodes om at tage stilling til:

1) om der er hjemmel til kommunalbestyrelsens bevilling af 2.500.000 kr. til medfinansiering af Vejdirektoratets udarbejdelse af VVM-2021 vedr. Egholmlinjen.

Opdateringen af VVM-grundlaget vedr. netop denne ene linjeføring påbegyndtes umiddelbart herefter af Vejdirektoratet. Den opdaterede VVM blev sendt i høring af Vejdirektoratet den 25/2-2021. Høringsfasen varede i perioden fra 25. februar til 30. april 2021 og udmøntede sig i 7.800 hørringsvar hovedsagelig fra modstandere af projektet.

Det er imidlertid ikke kommunen, der har myndighedskompetence for planlægning eller anlæg af motorveje. Vejmyndighederne og deres opgaver fremgår af vejloven.[1] I den konkrete sag udgøres de statslige myndigheder, der har planlægnings- og beslutningskompetencen af Transportministeriet og Vejdirektoratet.

Vejmyndigheden er meget klart opdelt i vejloven mellem statslige og kommunale veje. Kommunerne er ikke vejmyndighed i forhold til de statslige veje, men udelukkende vejmyndighed for kommuneveje. Dette fremgår direkte af vejlovens § 7, der har følgende ordlyd: *"kommunalbestyrelsen er*

[1] lov nr. 1520 af 27/12-2014 som ændret ved lov nr. 1895 af 29/12-2015, lov. nr. 658 af 8. juni 2016 og lov nr. 175 af 212-2017

vejmyndighed for kommunevejene." Det følger således også klart af vejlovens § 6, stk. 1, at *"Transportministeren er vejmyndighed for statsvejene".* Motorveje er en statsvej.

Vejloven indeholder tillige en lang række bestemmelser, der angår økonomiske forpligtelser, der knytter sig til planlægning og anlæg af veje, der fuldt ud følger samme fordeling som vejmyndighedskompetencen. Det følger eksempelvis af vejlovens § 4, stk. 1, at *"Transportministeren er ansvarlig for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor."* De undersøgelser der er nødvendige herfor, er eksempelvis miljøkonsekvensrapporten, jf. vejlovens kapitel 2a. For de statslige veje foretages undersøgelserne og miljøkonsekvensvurderingen af Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 17a, stk. 3.

Det er i strid med såvel vejlovens som kommunalfuldmagtens regler, når en kommunalbestyrelse påtager sig økonomiske forpligtelser, der påhviler en anden vejmyndighed efter lovgivningen.

Det gøres gældende, at kommunens medfinansiering af Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport-2021 med 2.500.000 kr. er ulovlig, og beløbet må kræves tilbageført.

2. Uddybende om Aalborg Kommunes hensættelser af aktuelt 120.000.000 kr.

Alliancens andet delmål lykkedes den 28/6-2021, hvor trafikforlig "Fremad Danmark" blev vedtaget. Det fremgår af trafikforlig "Fremad Danmark", at

"Det forudsættes, at Aalborg kommune (…) bidrager med 600 mio. kr. til de respektive regionale udviklingsprojekter (Red: motorvejen) i Aalborg". (se **Bilag 4**)

Det kommunale tilskud til anlægsudgifterne fremhæves således også i denne sammenhæng som et udslagsgivende bidrag af forligets parter/Transportministeren. De 600.000.000 kr. fremskaffes af Aalborg Kommune ved årligt at hensætte 30.000.000 kr. på kommunebudgettet. Hensættelserne begrundes med sparrede udgifter til ledige som følge af Aalborg Alliancen, eller som svarende til erhvervslivets dækningsbidrag. Uanset begrundelsen er der tale om en hensættelse af kommunale midler, der formindsker det kommunale budget. Til dokumentation for hensættelserne medsendes uddrag af budgetforlig 2019-22 **(Bilag 5)**, 2020-23 **(Bilag 6)**, 2021-24 **(Bilag 7)** og 2022-25 **(Bilag 8)**.

Ankestyrelsen anmodes om at tage stilling til;

2) om der er hjemmel til kommunalbestyrelsens årlige hensættelser på 30.000.000 kr. til indfrielse af kommunens løfte om medfinansiering af anlægsudgifterne til Egholmmotorvejen med 600.000.000 kr. afgivet til Transportministeren og partierne i trafikforlig "Fremad Danmark"

Det tredje delmål er endnu ikke opnået, da der endnu ikke er fremsat forslag til en anlægslov vedr. Egholmmotorvejen. Vejdirektoratet har dog nu afsluttet høringsperioden med et Høringsnotat, der er offentliggjort august 2021. Uddrag af Vejdirektoratets høringsnotat medsendes som **Bilag 9.** Det fremgår tillige af regeringens lovprogram for folketingsåret 2021/21, på transportministerens

område, at forslag til anlægslov for Egholmmotorvejen fremsættes til beslutning i Folketinget i 2022 (se Bilag 10).

I den henseende er det relevant at nævne, at trafikforliget anses for bindende for forligets parter i forhold til stemmeafgivelse ved anlægslovens fremsættelse. Der er således tale om en procesledende forligsbeslutning, der kører parallelt, men uafhængig af VVM-processen for den enkelte linjeføring. Resultatet er, at transportministeren på forhånd har indhentet forligspartiernes løfte om, at partiernes medlemmer skal stemme for anlægsloven. Stemmeafgivelsen sker således uanset indholdet af VVM-rapporten og VVM-beretning, og selvom borgernes høringssvar og Vejdirektoratets beretning ikke var kendte af forligets parter på tidspunktet, hvor forliget blev indgået.

Derudover følger det af grundlovens § 73, stk. 1, at det er Folketinget, der skal vedtage anlægsloven for en motorvej. Først ved folketingets vedtagelse af en anlægslov, opnår Vejdirektoratet ret til at gennemføre projektet, jf. således vejlovens § 3, stk. 2, nr. 5, jf. §17a, stk. 3. Først, når der foreligger en vedtaget anlægslov, er der hjemmel til, at der kan indgås en aftale mellem en kommunalbestyrelse og en statslig myndighed, der omfatter kommunens økonomiske forpligtelser ved anlæggets opførelse.

Der ses ingen hjemmel til, at en kommunalbestyrelse bindende kan forpligte sig overfor parterne i et trafikforlig/Transportministeren til at medfinansiere en motorvej, der endnu ikke er vedtaget ved lov.

Processen forekommer i strid med VVM-direktivet, således som dette er implementeret i vejloven. Forligsproceduren tilsidesætter hele formålet med VVM-processen for den enkelte linjeføring, herunder formålet med at beslutningstagerne skal kende de miljømæssige konsekvenser forinden beslutning om anlæg vedtages. Dette er baggrunden for, at der er udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, jf. også vejlovens kapitel 2a. Kommunens forhåndsløfte om medfinansiering af et projekt, der endnu ikke er endeligt beskrevet i en miljøkonsekvensrapport, og som endnu ikke er vedtaget ved anlægslov, må så meget desto mere være i strid med VVM-direktivet og formålet med VVM-processen som implementeret i vejloven. Løftet er afgivet i strid med vejlovens procedure for vedtagelse af statslige projekter og i strid med formålet med den lovgivning, der regulerer processen.

Det gøres gældende, at Aalborg Kommunes beslutning om at hensætte 30.000.000 kr./år i 20 år er ulovlig, og det allerede hensatte beløb på 120.000.000 kr., kan kræves regnskabsmæssigt tilbageført til det kommunale budget.

3. Indledende om Aalborg Alliancens som kommunal-konstruktion

Aalborg Kommune retfærdiggør vedvarende sine økonomiske bidrag med henvisning til, at der er flertal for Egholmmotorvejen i kommunalbestyrelsen, og at der er opbakning fra erhvervslivet i Aalborg Kommune.

Opbakningen fra erhvervslivet til flertallets beslutning om hensættelse af midler retfærdiggøres tillige ved løbende øgning af medlemskredsen i Alliancen. Øgningen af medlemmer understøttes økonomisk af Aalborg Kommune ved særskilt markedsføring af de virksomheder, der er medlem. Der

markedsføres målrettet overfor såvel jobsøgende borgere, andre borgere og virksomheder, der endnu ikke er medlem. Der markedsføres blandt andet på sociale medier, kommunens hjemmeside og i pressen. Al markedsføring af Alliancens medlemmer er 100% finansieret af Aalborg Kommune og udføres i regi af Jobcenteret, og iværksættes ved brug af Jobcenterets ansatte og materiel.

Derfor anmodes Ankestyrelsen hermed om at rejse tilsynssag og påse:

3) om Aalborg kommunes brug af Jobcenteret og dets ansatte til fremme Aalborg Alliancens politiske mærkesag etablering af Egholmmotorvejen er lovlig.

Til brug for Ankestyrelsens vurdering heraf medsendes en særskilt analyse af Aalborg Alliancens retlige konstruktion og virke. I analysen redegøres for Aalborg Alliancens opstående, finansiering, formål og medlemmer med tilhørende eksempler (dokumentation). Formålet hermed er at dokumentere, at Aalborg Alliancen er 100 % finansieret af Aalborg Kommune. Det dokumenteres, at samtlige aktiviteter som hvervning af medlemmer, formidling og arrangementer forestås af embedsværket ansat i Aalborg Kommune, og at embedsværket anvender Aalborg Kommunes lokaler og løsøre, blandt andet computer, internet, telefon og personalebiler m.v. til brug for arbejdet.

Det kan dokumenteres, at Aalborg Alliancen er en del af Aalborg Kommune, og dens aktiviteter er omfattet af lovgivningen om kommunernes virke, men at dette virke kun kommer medlemmer af Alliancen til gode.

Det gøres gældende, at det er kommunen, der i regi af Aalborg Alliancen, udøver usaglig forskelsbehandling for medlemsvirksomhederne og ikke-medlemsvirksomheder i strid med ligebehandlingsprincippet, og at det er magtfordrejning, når Aalborg Kommune anvender Jobcenteret og embedsværket til udøvelse af Aalborg Alliancens politisk virksomhed.

Det gøres kort sagt gældende, at Aalborg Alliancen som en kommunalkonstruktion er ulovlig.

Hertil kommer, at det fremstår som om medlemsvirksomheder tilbydes fordele og særlige services der skal øge eksponeringen af Aalborg Alliancen og dens medlemmer på bekostning af ikke medlemsvirksomheder. I en enkelt situation ses eksempel på, at kommunen har givet en medlemsvirksomhed en gave på 50.000 kr. Ankestyrelsen Anmodes derfor tillige om ved tilsynssagen at påse:

4) om Aalborg Kommunes reklamering for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder er lovlig.

5) om Aalborg Kommunes ydelse af en gave på 50.000 kr. til en medlemsvirksomhed er lovlig.

Herunder særskilt at påse

6) om Borgmester Thomas Kastrup-Larsens reklamering for Aalborg Alliancens medlemmer er lovlig.

Bilag 1

Til brug for Ankestyrelsens vurdering af punkt 4-6 medsendes også en særskilt analyse med tilhørende dokumentation. Formålet hermed er at dokumentere, at Aalborg Kommune reklamerer målrettet for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder overfor alle kommunens borgere og virksomheder på hjemmesiden Aalborg.dk og Aalborg.Alliancen.dk, samt på kommunens sociale medier og andre medier, herunder i pressemeddelelser, artikler og annoncer og til arrangementer.

Endvidere dokumenteres, at Aalborg Kommune reklamerer for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder direkte overfor arbejdssøgende, der deltager i jobcenterets lovpligtige tilbud.
I forhold til reklamering for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder, dokumenteres endvidere, at Borgmester Thomas Kastrup-Larsen anvender sin funktion som borgmester til en omfattende reklame for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder.

Det gøres gældende, at Aalborg Kommunes direkte og indirekte markedsføring af Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder er ulovlig.

Det gøres også gældende, at gaven på 50.000 kr. der er betalt af Aalborg Kommune til et medlem af Aalborg Alliancen, er ulovlig.

Det gøres også gældende, at borgmester Thomas Kastrup-Larsens direkte og indirekte markedsføring af Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder er ulovlig.

4. Principielle problematikker

Til brug for Ankestyrelsens vurdering om tilsynsagens rejsning gøres opmærksom på, at Aalborg Kommunes "succes" med såvel Aalborg Alliancen som bevillingerne til medfinansiering af miljøkonsekvensrapporten og hensættelser til medfinansiering af anlægsudgifter, både er fremhævet i forbindelse med bevilling på finansloven og i Trafikforlig "Fremad Danmark".

Det er tillige nærliggende, at Aalborg Kommunes succes med Aalborg Alliancen vil kunne medføre, at der sker en udbredelse af denne form for understøttelse af kommunalbestyrelsens flertals politisk virke til andre politiske mærkesager. Dermed er det nærliggende, at andre kommuner vil lade sig inspirere, både i forhold til medfinansiering og i forhold til etablering af kommunalt finansierede "Alliancer" med erhvervslivet.

Derfor er det relevant at Ankestyrelsen tager principielt stilling til, om kommuner lovligt kan agere som sket, herunder om en borgmester lovligt kan agere som sket i Aalborg Kommune. Der er af væsentlig retlig interesse for borgere og virksomheder at få afklaret, om en kommunes reklamering for de virksomheder, der støtter en politisk mærkesag, er lovlig. Tilsvarende er det af retlig interesse at få afklaret, om kommunens brug af kommunale lokaler, kommunalt ansatte og kommunalt løsøre til servicering af de virksomheder, er lovlig.

Dertil er det relevant for en forening som 'Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen' og lignende foreninger, at få Ankestyrelsens vurdering af, hvorvidt Aalborg Kommunes økonomiske

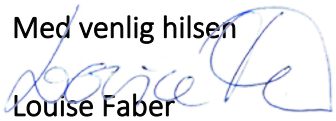
Bilag 1

bidrag på 2.500.000 kr. og 600.000.000 kr. til fremme af et flertals politiske ønske om bestemte statslige vejanlæg er lovlig kommunal medfinansiering af en statslig vej.

De problematikker, der rejses i denne tilsynsanmodning, har principiel betydning i relation til kommunernes virke i hele landet og kommunernes finansiering af samarbejde med de dele af erhvervslivet, der ønsker at fremme et kommunalpolitisk flertals mærkesag overfor statslige myndigheder.

Er Aalborg Alliancen overhovedet er en lovlig kommunal konstruktion og er det lovligt, det der foregår?

Med venlig hilsen



Louise Faber

Formand
Advokat, Ph.d.

Medfølgende dokumenter

Dokument 1 - Vedtægter for Borgerbevægelsen
Dokument 2 - Analyse af Aalborg Alliancens retlige konstruktion m. bilag
Dokument 3 - Analyse af markedsføringsvirksomhed for Aalborg Alliancen m. bilag

Medfølgende bilag

Bilag 1 - 2019-06-17 Kommunalbestyrelsens behandling af pkt 11, Mødereferat
Bilag 2 - 2019 Finanslov m. bemærkning om medfinansiering
Bilag 3 - 2019 Vejdirektoratets Kommissorium 2019
Bilag 4 - 2021 Trafikforlig "Fremad Danmark"
Bilag 5 - 2019-2022 Uddrag af Kommunebudget, bind 1
Bilag 6 - 2020-2023 Uddrag af Kommunebudgetforlig
Bilag 7 - 2021-2024 Uddrag af Kommunebudget, bind 1
Bilag 8 - 2022-2025 Uddrag kommunebudgetforlig
Bilag 9 - 2021-08 Uddrag af Vejdirektoratets hørringsnotat
Bilag 10 - 2021-10-06 Lovprogram på transportministerens område

Bilag 1

Til
Ankestyrelsen
7998 Statsservice
Sendt per mail til ast@ast.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Dato 13-11-2021

Dokument 1 - Analyse af Aalborg Alliancen som retlig konstruktion

Aalborg Kommune samarbejder med dele af erhvervslivet i kommunen under betegnelsen "Aalborg Alliancen". I det følgende redegøres for Aalborg Alliancens opstående, finansiering, formål og medlemmer med tilgængelige dokumentation med henblik på at analyse Alliancen som retlig konstruktion. Formålet hermed er at bidrage til Ankestyrelsens vurdering af, om der skal rejses tilsynssag overfor Aalborg Kommune, hvor det skal påses om Aalborg kommune begunstiger Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder i strid med kommunalfuldmagten.

Analysen knytter sig navnlig til Anmodningens punkt

2) om Aalborg kommunes brug af Jobcenteret og dets ansatte til fremme Aalborg Alliancens politiske mærkesag etablering af Egholmmotorvejen er lovlig.

Analysen er struktureret i 5 afsnit:

Først redegøres for Aalborg Alliancens etablering.

Dernæst for Alliancens formål, der anføres som *"en styrket infrastruktur gennem anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse"*, men som viser sig reelt at være anlæg af Egholmmotorvejen.

I *tredje afsnit* redegøres overordnet for Aalborg Alliancens virke i forhold til finansiering, lokaliteter, ansatte, brug af løsøre og målgruppe m.v. Det konkluderes, at der er tale om en kommunal institution, altså en del af den kommunale organisation.

I *4. afsnit* redegøres for Aalborg Alliancens medlemmer, der netop er målgruppen for alliancens virke. Det konkluderes, at medlemmerne udgøres af ca. 1/3-del af Aalborgs Kommunes erhvervsliv, men at 2/3-del af Aalborg Kommunes erhvervsliv ikke er medlem af alliancen.

Til sidst i *afsnit 5* konkluderes, at Aalborg Alliancen er en del af den kommunale organisation og omfattet af reglerne om kommunernes virke.

Det gøres gældende, at disse regler ikke er overholdt, da der sker en åbenbar forskelsbehandling med begunstigelse af medlemsvirksomheder på bekostning af ikke medlemsvirksomheder. Institutionens formål og virke forekommer i sin helhed ulovlig.

Omfanget og indholdet af begunstigelserne analyseres yderligere i Dokument 2, der indeholder en analyse af Aalborg Kommune og Borgmesterens markedsføringsvirksomhed.

1. Aalborg Alliancens etablering

Aalborg Alliancen begyndte på initiativ af borgmesteren i efteråret 2018, dog anføres det på hjemmesiden, at der er tale om et samarbejde mellem 4 enkelte partigrupper i Aalborg kommune og *"erhvervslivet"* i Aalborg (se Bilag 11).

Det oplyses på hjemmesiden, at samarbejdet beror på en

"Aftale mellem partierne Socialdemokratiet, Venstre, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti i Aalborg Kommunalbestyrelse og Erhvervslivet i Aalborg Kommune".

Kommunalbestyrelsen har tilsyneladende aldrig truffet formel afgørelse om etablering af Aalborg Alliancen, dens formål eller virkemidler m.v. på et møde. Konkret må aftalen derfor være indgået af de kommunalbestyrelsesmedlemmer, der den gang repræsenterede de pågældende 4 partier i kommunalbestyrelsen.

> For Socialdemokratiet drejede det sig om 17 kommunalbestyrelsespolitikere: Thomas Kastrup-Larsen (Borgmester), Nuuradiin S. Hussein (2. viceborgmester), Hans Henrik Henriksen (Rådmand), Mai-Britt Iversen (Rådmand) og Christina Halkjær, Bjarne Jensen, Evald Lange Rise, Helle Frederiksen, Anna Kirsten Olesen, Lasse Frimand Jensen, Lene Krabbe Dahl, Søren Kusk, Tobias Bøgeskov Eriksen, Bjarne Sørensen, Mette Ekstrøm, Rose Sloth Hansen og Lisbeth Lauritsen.
>
> For Venstre drejer det sig om 8 kommunalbestyrelsespolitikere: Jan Nymark Thaysen (Rådmand), Mads Duedahl (Rådmand), Mads Sølver Pedersen, Maja Torp, Lars Peter Frisk, Carsten Kristensen, Daniel Borup Jakobsen, Anne Honoré Østergaard.
>
> For Det Radikale Venstre om et kommunalbestyrelsesmedlem: Jørgen Hein (Rådmand)
>
> Og for Dansk Folkeparti to kommunalbestyrelsesmedlemmer: Kristoffer Hjort Storm (1. viceborgmester) og Ole Risager.

I alt er der således tale om 28 medlemmer af kommunalbestyrelsens 31 medlemmer, som repræsentanter for de partier, der har aftalt at etablere Aalborg Alliancen.

Uden for aftalen står et mindretal i den daværende kommunalbestyrelse på 3 kommunalbestyrelsesmedlemmer.

Mindretallet omfatter fra det Konservative Folkeparti: Vibeke Merete Gamst og Enhedslistens to medlemmer: Per Clausen og Lasse Olsen (Rådmand).

Udenfor aftalen står tillige en række partier, der på daværende tidspunkt ikke havde mandater i kommunalbestyrelsen. Eksempelvis kan nævnes: SF - Socialistisk Folkeparti, Alternativet, Liberal Alliance, Nye borgerlige, Veganerpartiet, Trafikalt Folkeparti og Kommunistisk parti.

2. Aalborg Alliancens formål: anlæg af Egholmmotorvejen

Aalborg Alliancens formål beskrives på Alliancens hjemmeside (se bilag 11) som værende at sikre:

1) Gode rammevilkår for erhvervslivet
2) Adgang til kvalificeret arbejdskraft til kommunens virksomheder
3) Nedbringe ledigheden i Aalborg Kommune
4) En styrket infrastruktur gennem anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse

Det angivne formål under 1 til 3 udgøres af tre uproblematiske og helt almindelige kommunale hensigtserklæringer om samarbejde med erhvervslivet og den kommunale beskæftigelsesindsats. Det fjerde formål lyder imidlertid:

"En styrket infrastruktur gennem anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse".

Det fjerde formål har intet med erhvervslivet eller beskæftigelsesindsatsen at gøre, men betegner det politiske ønske om en ny motorvejsstrækning over Limfjorden.

Det er den almindelige opfattelse, at Aalborg Kommunes og Aalborg Alliancens henvisninger til *"en 3. Limfjordsforbindelse"* angår en bestemt linjeføring over Limfjorden. Det drejer sig om *"Egholmlinjen"*. Egholmlinjen går tillige under betegnelsen Egholmmotorvejen. Det er nemlig netop den linjeføring, der igennem mange år har været politisk flertal for i Aalborgs Kommunalbestyrelse, jf. herom i det følgende:

2003: Et flertal i Aalborgs Kommunalbestyrelse tilkendegav i forbindelse med en høringsproces i 2003 (vedrørende miljøkonsekvensrapporten, VVM-2003), at den foretrukne linjeføring var Egholmlinjen (se Bilag 12).

VVM-2003 blev imidlertid underkendt af Naturstyrelsen på grund af retlige mangler. Efter strukturreformen/kommunereformen i 2007 blev det aftalt, at Vejdirektoratet skulle afslutte VVM-arbejdet efter underkendelsen. Vejdirektoratet blev først bedt om kun at udarbejde en VVM for Egholmlinjen, men udarbejdede dog VVM-2011 med tre mulige linjeføringer: Øst-forbindelsen bestående af to ekstra tunnelrør (6 spor) på den eksisterende E45, Lindholmlinjen (4 spor) og Egholmlinjen (4 spor).[1]

[1] https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/3_limfjordsforbindelse_0.pdf
https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/3_limfjordsforbindelse_1.pdf

Bilag 1

2011: Et flertal i Aalborgs Kommunalbestyrelse tilkendegav på ny, at den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen var den foretrukne løsning. Tilkendegivelsen skete med stemmerne 18 for, 11 imod, og 2 der undlod at stemme (se Bilag 13).

Siden afstemningen i 2011 har Aalborg Kommunes borgmester og flertallet i kommunalbestyrelsen målrettet arbejdet for prioritering af motorvejen i trafikforlig. Arbejdet er udmundet i, at Egholmmotorvejen er indeholdt i Trafikforlig 2014, hvor forligspartierne for så vidt angår Egholmmotorvejen var: regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti (se Bilag 14). Dette trafikforlig medførte, at byggelinjen for Egholmmotorvejen blev tinglyst i 2015 på 178 matrikler. Samtidigt aflystes byggelinjen på den østlige linjeføring (se Bilag 15).

Siden er forbindelsen indeholdt i Trafikforlig 2019, hvor forligspartierne for så vidt angår Egholmmotorvejen var: regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti (se Bilag 16), og Trafikforlig 2021 (se Bilag 4). Forligspartierne i Trafikforlig 2021 er for så vidt angår Egholmmotorvejen: regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, og Kristendemokraterne (se bilag 7).

På kommunalt niveau indgår Egholmmotorvejen tillige i kommunens trafikstøjhandlingsplan både i 2008 (se Bilag 17), 2013, (se Bilag 18) og 2018 (se Bilag 19). Her anføres den som et ønsket støjnedbringende initiativ.

Dertil kommer, at bevillingen, der er vedtaget af Kommunalbestyrelse, om 2.500.000 kr. som tilskud til opdateringen af VVM-2011, er afgrænset til en opdatering for så vidt angår Egholmlinjen. Dette er sket efter aftale mellem borgmester Thomas Kastrup Larsen og Vejdirektoratet. Tilsvarende er hensættelsen på 600.000.000 kr. med 30.000.000 kr./årligt til anlægsprojektet også reelt reserveret en motorvej i Egholmlinjen og ikke en anden linjeføring for en 3. limfjordsforbindelse. Dette fremgår af, at bevillingen indgår som en del af Trafikforlig 2021, der omhandler den 3. Limfjordsforbindelse som er i VVM-proces.

Derudover fremgår det af en lang række af udtalelser i diverse artikler i Nordjyske og af opslag på sociale medier, at den 3. Limfjordsforbindelse er motorvejsforbindelsen i Egholmlinjen og ikke en anden linjeføring (se Bilag 20).

Der kan næppe være tvivl om, at såvel Aalborg Alliancen og andre, der hører om alliancen, også er klar over, at det drejer sig om en bestemt motorvejsforbindelse over Limfjorden, og at den udgøres af Egholmlinjen. Det er den linjeføring, der refereres til "som besluttet", som har en tinglyst byggelinje og en nyligt udarbejdet VVM. Det er den linjeføring, der er indeholdt i de seneste fire trafikforlig og kommunens støjhandlingsplaner.

Alliancens agenda om en motorvej i Egholmlinjen fremgår dermed åbenlyst af det materiale, der anvendes til at promovere Aalborg Alliancen. Alliancens medlemsvirksomheder *"tænker aalborgensisk",* de tilslutter sig de *"600 millioner gode grunde",* herunder ønsket om at opnå mere fremkommelighed

med *"en 3. Limfjordsforbindelse".* De ved, det drejer sig, om *"forbindelser".* Det, som det drejer sig om, er den *"der er besluttet"*. Se hertil Aalborg Alliancens YouTube-videoer (**Bilag 21**).[2]

Det er således beslutningen om Egholmmotorvejen, som virksomhederne skal tilslutte sig, når de indgår i Aalborg Alliancen sammen med Aalborg Kommune. Altså den linjeføring, som foretrækkes af borgmesteren og de 4 partier i byrådet, der står bag Aalborg Alliancens etablering som konstruktion.

Den lidt mere rummelige betegnelse "3. Limfjordsforbindelse" anvendes tilsyneladende kun for at kamuflere, at Aalborg Alliancen har en bestemt politisk målsætning: Opnåelse af en motorvej i Egholmlinjen. Kamufleringen er nødvendig, da den politiske målsætning ikke deles af alle partier i og udenfor Kommunalbestyrelsen og heller ikke af alle kommunens borgere eller virksomheder.

Det kan dermed konkluderes, at Aalborg Alliancens 4. formål om en styrket infrastruktur *"gennem anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse"*, trods ordlyden utvivlsomt angår en styrket *infrastruktur "gennem anlæg af en motorvej i Egholmlinjen".*

3. Aalborg Alliancens virke

På Aalborg Alliancens hjemmeside ses hverken vedtægter, referater, budgetter eller regnskaber. Der afholdes tilsyneladende ingen møder, hvor der kan træffes beslutninger om noget eller udfærdiges referat. Der forefindes ikke et budget eller regnskab, og alliancen har ikke nogen selvstændig økonomi eller Nem-konto. Alliancen har hverken vedtægter eller eget CVR-nummer.

3.1. Aalborg Alliancen er en institution, der indgår i organisationen i Aalborg Kommune

Det kan konstateres, at Aalborg Alliancen indgår som en del af Aalborg Kommunes virkemidler for nedbringelse af ledigheden i Aalborg Kommune. I budget for 2019-2020 (**Bilag 22**), budget 2020-2023 (**Bilag 23**), budget 2021-2024 (**Bilag 24**) fokuseres navnlig på at Aalborg Alliancen skal bidrage til at nedbringe ledigheden i Aalborg Kommune og dermed bringe kommunens udgifter til forsikrede ledige ned.

Det er derimod meget vanskeligt at finde ud af hvilke reelle indtægter og udgifter, der knytter sig til Alliancens virke. Aalborg Kommune udarbejder ikke disse opgørelser. Se hertil **Bilag 25**, hvor visekommunaldirektør Jørgen Litske Petersen i en mail giver et bud på de udgifter, der knytter sig til Alliancen. Tilsyneladende drejer det sig om ca. 630.912 kr. i 2018, 658.359 kr. i 2019, 570.804 kr. i 2020 og 1.700.000 kr. i 2021, eller i alt i omegnen af 3.556.075 kr. i løbet af Alliancens første fire år. Beløbet er antageligt meget større (se **Bilag 26** og **Bilag 27**), navnlig hvis de enkeltstående bevillinger som Aalborg Alliancen tilskrives ære for, som eksempelvis de 2.500.000 kr. til opdatering af VVM-rapporten for Egholmlinjen og beslutningen om at hensætte 600.000.000 kr. med 30.000.000 kr. årligt medregnes.

[2] 2019-02-12: Aalborg Alliancen: https://www.youtube.com/watch?v=J7p3JTwyrv Q (3:33, navnlig 2:20), og Aalborg Alliancen – kort: https://www.youtube.com/watch?v=-jRz8ct3WyY (2:42) samt YouTubevideoen fra 2020-05-29: Aalborg Alliancen styr forbindelsen: https://www.youtube.com/watch?v=kwxdYaUnGJs. (1:38).

Da tallene er forbundet med stor usikkerhed, anmodes Ankestyrelsen om at fremskaffe oplysninger, der viser det fulde omfang af kommunens udgifter til Aalborg Alliancen og til markedsføring af Alliancen m.v.

I budgetterne for Aalborg Kommune ses ingen indtægter af økonomiske karakter fra andre medlemmer af Aalborg Alliancen. *"Medfinansieringen"* fra medlemmer i alliancen udgøres tilsyneladende kun af den besparelse, som Alliancens medlemmer skal bidrage til ved ansættelse af ledige borgere med bopæl i Aalborg Kommune. Kalkulationerne om nedbringelse af ledigheden beror dog kun på kommunes eget skøn. Der ses ingen formelle opgørelser om Alliancens målopfyldelse i forhold til ansættelse af ledige.

Det kan dermed konkluderes, at Aalborg Alliancen er 100 % finansieret af Aalborg Kommune.

3.2. Aalborg Alliancen er i kommunens lokaler

Målet for Aalborg Alliancens beskæftigelsesindsats er at nedbringe ledigheden. Formålet med Aalborg Alliancen er tilsyneladende årsagen til, at Aalborg Alliancen fysisk og organisatorisk er placeret i Aalborg Kommunes Jobcenter.

Rammen om Aalborg Alliancens arbejde foregår således, som det oplyses i YouTube videoerne, indenfor Jobcenterets ramme. Den fysiske adresse for koordinatoren er Virksomhedscentret, Vejgaard Bymidte 12, 9000 Aalborg, (se Bilag 28). Virksomhedsservice hører til Virksomhedscentret, der er en del af Jobcenterets 8 decentrale enheder. Virksomhedscenteret er kommunens indgang til Jobcenter Aalborg.

Det ses tillige, at det er jobcenteret, der udarbejder status for arbejdet, udvikling og sammensætningen af medlemsvirksomheder, og oversigter over indsatser og udvikling i ledigheden, (se eks. bilag 29 og bilag 30).

Det kan således konkluderes, at den organisatoriske placering af Aalborg Alliancen fysisk er i de lokaliteter, der anvendes af Jobcenteret, og at lokaliteterne er Aalborg Kommunes.

3.3. Aalborg Alliancens arbejde udføres af kommunalt ansatte

Ifølge Aalborg Alliancens hjemmesiden er der mindst to personer, Rune Jensen (se Bilag 31) og Simon Buur (se Bilag 32), ansat til at arbejde med Aalborg Alliancen i Jobcenteret i Aalborg Kommune.

Mailadressen, der anføres som kontakt vedr. de to medarbejdere, er Aalborg Kommunes mailadresse. Aalborg Kommune stiller dermed sin it- organisation, herunder en kommunal e-mailadresse, til rådighed for de to ansatte. Ansættelse af de to medarbejder indgår således som en del af den normale kommunale ansættelsesorganisation. Dermed er det også kommunen, der udbetaler løn til de to ansatte. Det er Aalborg Kommune, der retligt er deres arbejdsgiver. Ikke Aalborg Alliancen. Det kan også konkluderes, at de to ansatte indgår i den kommunale ansættelsesstruktur på lige fod med andre ansatte i kommunen.

Det kan således konkluderes, at Aalborg Alliancens medlemmer betjenes af to kommunalt ansatte i Jobcenteret, der er reserveret til at servicere Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder og til at øge antallet af medlemsvirksomheder.

3.4. Aalborg Alliancens arbejde udføres ved brug af kommunens løsøre

Aalborg Kommune stiller foruden lokaler og de to ansatte også to biler, en særlig hjemmeside, og reklamemateriale og merchandise med Aalborg Alliancens logo til rådighed for Alliancen. Aalborg Kommunens kommunikation om Aalborg Alliancen foregår via nyhedsbreve, direkte henvendelser til virksomheder, dagspressen, platforme på sociale medier som Facebook og LinkedIn etc. Det er Aalborg Kommunens ansatte, der udsender nyhedsbrevene.

Det kan således konkluderes, at Aalborg Alliancens medlemmer og de to kommunalt ansatte i Jobcenteret har adgang til særlige ressourcer, herunder hjemmesider, biler, sociale medier, logo og merchandise.

3.5. Aalborg Alliancen arbejder kun for medlemmer

Aalborg Kommune har udarbejdet en kort handleplan, der beskriver de indsatser, der vil blive prioriteret i 2021 vedr. Aalborg Alliancen, (se Bilag 27). Formålet angives i handleplanen som en indsats vedr. Aalborg Alliancen-2021. Indsatsen anføres som at få

> *"flere ledige borgere fra Aalborg Kommune i job* ***i virksomheder i Aalborg Alliancen****"*. (Egen fremhævelse)

Jobcenterets succeskriterier er selvsagt lav ledighed og høj beskæftigelsesfrekvens. En væsentlig opgave er også at hjælpe bl.a. ikke-arbejdsmarkedsparate ud på arbejdsmarkedet ved hjælp af forskellige indsatser. I det omfang har Aalborg Alliancens formålsbestemmelse sammenfaldende interesser med kommunen og dets Jobcenter. Formålet for alliancen er imidlertid ikke at få flere ledige i job i virksomheder generelt. Formålet er afgrænset til:

> *"virksomheder i Aalborg Alliancen"*.

Det kan således konkluderes, at en afdeling i Jobcenteret, der omtales som Aalborg Alliancen, skal målrette sine ydelse til en udvalgt kreds af virksomheder, virksomheder der er medlemmer af Aalborg Alliancen.

Bilag 1

4. Aalborg Alliancens medlemmer

Aalborg Alliancens samarbejde beror i henhold til Alliancens hjemmeside på en aftale mellem Aalborg byråd og *"erhvervslivet i Aalborg Kommune"*. Den del af erhvervslivet i Aalborg Kommune, der rent faktisk er medlem af Alliancen, fremgår af Aalborg Alliancens hjemmeside.

Det fremgår af et overblik over udviklingen af medlemmer i Alliancen udarbejdet i november 2020, at andelen af virksomheder i Aalborg Kommune, der er medlemmer udgør 36% af samtlige virksomheder med mere end 100 ansatte i Aalborg Kommune, og 27% af samtlige virksomheder med 50-99 ansatte. Virksomheder med mindre end 50 ansatte er stort set ikke repræsenteret i Aalborg Alliancen. (se Bilag 33). Det kan på baggrund heraf konkluderes, at det rundt regnet er mindre end 1/3 af Aalborg Kommunes virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen, mens mere end 2/3 ikke er. Medlemsliste fra 2020 ses som Bilag 34 og fra i dag som Bilag 35.

Der er i dag 467 medlemsvirksomheder.

Alliancen har således kun en begrænset medlemskreds blandt erhvervsvirksomhederne i Aalborg Kommune.

4.1. Aalborg Kommunes eget "medlemskab"

Officielt har Aalborg Kommune, at de har *"meldt sig ind"* i Aalborg Alliancen som arbejdsgiver (se Bilag 36). Aalborg kommunes medlemskab fremgår imidlertid ikke af listen over medlemmer på Aalborg Alliances hjemmeside (se Bilag 34 og 35). Ligesom Aalborg Kommunes eget medlemskab af Aalborg Alliancen ikke er nævnt i dagsordener eller referater fra kommunalbestyrelsesmøder.

Engagementet og dets indhold beror tilsyneladende kun på en administrativ beslutning. Denne kan kun være truffet af Magistraten i Aalborg Kommune, om end et punkt herom heller ikke fremgår af magistratens dagsordener eller referater.

Det er ikke lykkedes at opklare, hvem eller præcist hvornår, kommunen har truffet beslutningen om Aalborgs Kommunes engagement som arbejdsgiver i Aalborg Alliancen. Enten er dette besluttet af Aalborg Kommunes borgmester, Thomas Kastrup-Larsen og/eller af Magistraten og/eller af kommunaldirektør Christian Roslev, eller også er kommunen ikke "medlem".

Bilag 1

5. Konklusion

Det er hermed dokumenteret:

At Aalborg Alliancen 4. formål er en styrket infrastruktur, gennem anlæg af en motorvej i Egholmlinjen
At Aalborg Alliancen er 100 % finansieret af Aalborg Kommune.
At Aalborg Alliancen er organisatorisk og fysisk placeret i lokaliteter, der anvendes af Jobcenteret, og at lokaliteterne er Aalborg Kommunes
At Aalborg Alliancen betjenes af mindst 2 kommunalt ansatte, der har adgang til særlige ressourcer, herunder hjemmeside, 2 biler, sociale medier, logo og merchandise m.v.
At Aalborg Alliancen skal målrettet sine ydelser til en udvalgt kreds af virksomheder, nemlig de virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen.

Det kan dermed konkluderes, at Aalborg Alliancen er en del af Aalborg Kommune og omfattet af reglerne om kommunens virke.

Ifølge hjemmesiden kan *"alle virksomheder være i Aalborg Alliancen".* Dette viser sig at være en sandhed med modifikationer. Aalborg Alliancens 4. formål udgøres åbenlyst af en politisk målsætning om etablering af en motorvej i Egholmlinjen.

Alliancens formål indebærer derfor, at Alliancen reelt kun er et tilbud til de virksomheder, der kan tilslutte sig netop den målsætning. Alliancen har således ikke et tilbud til de virksomheder, der ikke tilslutter sig det politiske ønske om en motorvej i Egholmlinjen, men en anden linjeføring eller slet ikke nogen linjeføring. Det arbejde, der udføres af Aalborg Kommune som offentlig myndighed i regi af Aalborg Alliancen, tilgodeser således ikke kommunens erhvervsliv generelt. Der er tale om en forskelsbehandling til fordel for ca. 1/3 af virksomhederne i Aalborg Kommune, der er medlem, på bekostning af 2/3 af virksomhederne der ikke er.

Aalborg Kommune tilbyder dermed en udvalgt kreds af virksomheder en bedre service end de virksomheder, der er ikke-medlemmer. Dermed sker der en forskelsbehandling mellem virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen, og virksomheder der ikke er medlem af alliancen.

Forskelsbehandlingen består i, at der er afsat flere ressourcer, og at der ydes en målrettet indsats i en særskilt afdeling i Jobcenteret. Der er altså tale om et andet samarbejde, som ikke opnås i det almindelige samarbejde med Jobcenteret.

Det særlige samarbejde omfatter tillige en særlig service i form af synlighed og positiv omtale for Alliancen og dens medlemmer i mange opslag om Alliancens arbejde på sociale medier, navnlig Facebook, LinkedIn og på YouTube samt i dagspressen med pressemeddelelser og i journalistisk vinklede bidrag, foruden en lang række af sær-ydelser, som adgang til to ansatte, der er reserveret Alliancen, en særlig hjemmeside, modtagelse af nyhedsbreve, særlige arrangementer, og reklamemateriale og merchandise med Aalborg Alliancens logo. Der er tale om en omfattende kommunalt

Bilag 1

finansieret reklame for Alliancen. Indhold og omfang af reklameindsatsen dokumenteres yderligere i Dokument 2 med bilag.

For nærværende er det relevante i analysen af Aalborg Alliancen som retlig konstruktion, at det må anses for godtgjort, at Aalborg Alliancen organisatorisk udgør en del af Aalborg Kommune. Formentlig er det også derfor kommunen ikke medlem, da et medlemskab af en organisation, der er en del af kommunen selv, ikke er mulig.

Dermed er det Aalborg Kommune, der agerer som myndighed, selvom kommunen anvender et andet navn. Aalborg Alliancen er blot en afdeling af Jobcenteret. Det er således Aalborg Kommune der differentierer sine ydelser i forhold til virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen, og virksomheder der ikke er. Dette er forskelsbehandling.

Det gøres gældende, at det er i strid med den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning at visse dele af erhvervslivet tilbydes en særlig ydelse i Jobcenteret, mens andre dele af erhvervslivet tilbydes en almindelig indsats.

Der gøres videre gældende, at der er etableret en ulovlig kommunal institution. Det er ulovligt at realisere en politisk mærkesag for kommunale midler, der kun deles af 4 partier i kommunalbestyrelsen. Det bemærkes, at det er de samme partier, der qua deres flertal vedtager bevillingerne til Aalborg Alliancen, der muliggør forskelsbehandlingen og favoriseringen af netop de virksomheder, der også deler den politiske overbevisning om en motorvej i Egholmlinjen. Aalborg Alliancen som konstruktion giver flertallet mulighed for finansiering af en politisk aktivitet i Jobcenteret, der ikke er omfattet af kommunalfuldmagten.

Aalborg Alliancens virke kan ikke retfærdiggøres af den interesse som kommunen – i sin egenskab af kommune – har for en 3. Limfjordsforbindelse, heller ikke selv om det ville kunne antages, at det er i kommunens interesse at denne placeres i en bestemt linjeføring. Kommunen må realisere sine kommunale interesser ved brug af de muligheder, der ligger indenfor kommunalfuldmagtens rammer.

Det er netop lovligheden af Aalborg Kommunes forskelsbehandling mellem medlemsvirksomheder og ikke medlemsvirksomheder i Aalborg Kommune i Aalborg Alliancen, som Ankestyrelsen anmodes om at tage stilling til, herunder om Aalborg Alliancen er en lovlig kommunal institution.

Med venlig hilsen

Louise Faber
Formand
Advokat, Ph.d.

Bilag 1

Medfølgende bilag - forsat nummerering

Bilag 11 - Om Aalborg Alliancen
Bilag 12 - 2003-09-08 Aalborg Byråd, afstemning 2003
Bilag 13 - 2011-09-12 Aalborg Byråd, afstemning 2011
Bilag 14 - 2014 Trafikaftale
Bilag 15 - 2015 Byggelinjeservitut, uddrag
Bilag 16 - 2019 Trafikforlig, uddrag
Bilag 17 - 2008 Uddrag Trafikstøjhandleplan for Aalborg Kommune
Bilag 18 - 2013 Uddrag Trafikstøjhandleplan for Aalborg Kommune
Bilag 19 - 2018 Uddrag Trafikstøjhandlingsplan for Aalborg Kommune
Bilag 20 - Dokumentation for at formålet er Egholmmotorvejen
Bilag 21 - YouTube videoer
Bilag 22 - 2019-2022 budget Uddrag
Bilag 23 - 2020-2023 Budget, uddrag
Bilag 24 - 2021-2024 Budget, Uddrag
Bilag 25 - 2021-07-08 Kommunaldirektør om Aalborg Alliancens økonomi
Bilag 26 - 2020-08-10 Magistratsbeslutning om 2 mill. til Jobvækstpakke 2.0
Bilag 27 - 2021 Aalborg Kommune handleplan-for-i-aalborg-alliancen-i-2021
Bilag 28 - 2019-01-17 Jobannoncen for koordinator
Bilag 29 - 2019-11 Aalborg Kommune, Status-for-aalborg-alliancen
Bilag 30 - 2020-11-30 Jobcenteret om AA på erhvervsraadsmoede
Bilag 31 - Hjemmeside om Rune Jensen
Bilag 32 - Hjemmeside om Simon Buur
Bilag 33 - 2020-11-25 Overblik-aalborg-alliancen
Bilag 34 - 2020-12-01 Medlemmer
Bilag 35 - 2021-11-11 Medlemmer
Bilag 36 - 2020-02-11 Vice kommunaldirektør, Christian Roslev

Bilag 1

Til
Ankestyrelsen
7998 Statsservice
Sendt per mail til ast@ast.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Dato 11-13-2021

Dokument 2 – Analyse af markedsføringsvirksomhed for Aalborg Alliancen

Det er allerede gjort gældende i dokument 1, hvor Aalborg Alliancen analyseres, at den særlige service, som Aalborg Kommune yder over for Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder, er i strid med kommunalfuldmagtens regler. Det er ulovligt, når en kommune favoriserer virksomheder på bekostning af andre virksomheder, navnlig med et politisk formål, der er usagligt i forhold til den myndighedsudøvelse, der pågår. Det er usagligt, at en politisk holdning til en motorvej, er afgørende for, hvilken beskæftigelsesmæssig indsats en virksomhed kan opnå. Som kommunalkonstruktion er Aalborg Alliancen derfor ulovlig.

I denne analyse ses nærmere på, om Aalborg Kommune overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige kommunale myndigheder i forhold til sit virke i regi af "Aalborg Alliancen" jf. kommunestyrelseslovens § 48, stk. 1, og kommunestyrelseslovens § 50. Fokus er nu på kommunens tilbud om særlig eksponering af Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder.

Denne analyse knytter sig til Anmodningens punkt

4) om Aalborg Kommunes reklamering for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder er lovlig.

5) om Aalborg Kommunes ydelse af en gave på 50.000 kr. til en medlemsvirksomhed er lovlig.

Herunder særskilt at påse

6) om Borgmester Thomas Kastrup-Larsens reklamering for Aalborg Alliancens medlemmer er lovlig.

I det analysen redegøres for Aalborg Kommunes virke i Aalborg Alliancen med særlig fokus på de aktiviteter, der skal udbrede kendskabet til Alliancens aktiviteter og øge kredsen af medlemsvirksomheder. Det søges påvist, at hvervningen af medlemmer navnlig pågår ved særskilt markedsføring af de virksomheder, der er medlem, overfor andre virksomheder og borgere. Strategien er

tilsyneladende at vise, hvad andre erhvervsvirksomheder kan opnå af fordele ved at tilmelder sig som medlem.

Aalborg Alliancen markedsføres blandt andet overfor en bred kreds på kommunens hjemmesider aalborg.dk og allborgalliancen.dk, på kommunens sociale medier og med pressemeddelelser til dagspressen. Kommunens ansatte markedsfører tillige Aalborg Alliancen såvel som dens medlemsvirksomheder målrettet overfor brugere af Jobcenteret, herunder såvel jobsøgende borgere, der deltager i lovpligtige tilbud, og virksomheder som Jobcenteret kontakter.

Det kan således dokumenteres, at Aalborg Kommunes reklamevirksomhed for medlemsvirksomheder har et meget omfattende omfang, og at embedsværket også udfører reklameringen i forbindelse med kommunens lovfæstede ydelser i forhold til borgere og virksomheder.

Aalborg Kommune markedsfører Aalborg Alliancen og dens medlemmer både med direkte reklame for det erhvervsliv, der er medlem, og indirekte reklame.

Det gøres gældende, at dette er ulovligt.

En kommune må som udgangspunkt ikke yde individuel støtte til erhvervsvirksomheder, hverken direkte eller indirekte. En kommune må som udgangspunkt heller ikke uden lovhjemmel drive handel, håndværk, industri eller finansiel virksomhed. Dette forbud omfatter også markedsføringsvirksomhed.

Ankestyrelsen bedes derfor træffe afgørelse om, at Aalborg Kommunes markedsføring af medlemsvirksomhederne, både den indirekte og den direkte er ulovlig kommunal markedsføringsvirksomhed. Den markedsføring, der pågår, hvor Aalborg Kommune målrettet og direkte reklamerer for private virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen, er en klart ulovlig kommunal aktivitet.

Ankestyrelsen bedes derfor træffe afgørelse om, at den adfærd kommunens ansatte udøver, når de reklamerer for Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder overfor Jobcenterets brugere er uforenelig med kommunalfuldmagten og god skik for forvaltninger. Hver gang kommunens ansatte mundtligt eller skriftligt henviser til Aalborg Alliancen, er der tale om indirekte reklame for medlemsvirksomhederne og en usaglig interessevaretagelse. Det er tillige magtmisbrug, at reklamere for Aalborg Alliancen og dens medlemmer overfor ledige.

Ankestyrelsen bedes endvidere træffe afgørelse om, at den gave på 50.000 kr., som kommunen i en enkelt situation har givet en medlemsvirksomhed må betragtes som af en størrelse, der udgør uforsvarlig forvaltning af kommunale midler. Dermed er gaven ikke lovlig.

Når bilagene til Anmodningen, bilagene til Dokument 1 – Analyse af Aalborg Alliancen som retlig konstruktion, og bilagene, der medfølger denne analyse, gennemses, ses det tydeligt, at borgmester Thomas Kastrup-Larsen er idémager og frontperson for Aalborg Alliancen.

Bilag 1

Det fremstår som om, det ér borgmesterens alliance med erhvervslivet, der skal føre til anlæg af Egholmmotorvejen. Egholmmotorvejen er tillige borgmesterens egen politiske mærkesag. De virksomheder, der er med i Alliancen opnår tydeligvis en særlig status, og har borgmesterens gunst. Dette udmønter sig i, at virksomheder, der er med i Alliancen, opnår virksomhedsbesøg, hvor borgmesteren optager selvstændige reklamefilm fra virksomhedens lokaler og fremhæver virksomheden med mange superlativer. Der er tale om en reklamering, der har et meget stort omfang.

Ankestyrelsen opfordres derfor til at forholde sig særskilt til borgmester Thomas Kastrup-Larsens rolle i lyset af reglerne om kommunens virke og kommunalfuldmagtens begrænsninger for en borgmesters politiske profilering af sig selv og egen politiske mærkesag.

Ankestyrelsen bedes træffe afgørelse om, at Borgmesterens reklamering for medlemsvirksomheder er ulovlig.

Det kan tillige konstateres, at borgmesteren konsekvent ytrer sig fordrejende om kommunens bevilling af 600.000.000 kr., som en bevilling, der kan tilskrives Aalborg Alliancens medlemmers indsats/indflydelse på kommunens budgetter. *Ankestyrelsen bedes principielt forholde sig til Borgmesterens ytringer.*

Udover at ytringerne indebærer indirekte reklame for medlemsvirksomhederne, må de kunne anses for vildledende i forhold til kommunernes drift og virke og som værende i strid med offentlige myndigheders sandhedspligt og forvaltningsrettens grundsætninger om ligebehandling og saglighed.

1. Aalborg Kommunes ulovlige begunstigelser og reklamering

Ordlyden af kommunens markedsføringsmateriale om Aalborg Alliancen vidner om, at det er muligt at opnå nogle særlige fordele. Fordelene kan kun opnås med et medlemskab af Alliancen. Fordelene for virksomhederne oplistes på hjemmesiden, AalborgAlliancen.dk (se bilag 11), som:

> Fordele for din virksomhed
> At være med i Aalborg Alliancen giver konkrete fordele for din virksomhed her og nu. Både i form af adgang til kvalificeret arbejdskraft og i form af en forstærket indsats fra Aalborg Jobcenter, faglige a-kasser og uddannelsesinstitutionerne.
> Som medlem af Aalborg Alliancen får du:
>
> - Fast kontaktperson i Jobcenter Aalborg
> - Svar på henvendelse inden for 24 timer
> - Gratis rekruttering og hjælp til opkvalificering
> - Mulighed for at vælge en Key Account Manager i BusinessAalborg
> - Mulighed for at blive årets alliancevirksomhed
> - Eksponering gennem 'vi er en del af Aalborg Alliancen'. Et digitalt stempel til brug på egen hjemmeside og e-mail

- Eksponering af din virksomheds navn og mulighed for case-historie på AalborgAlliancen.dk
- Eksponering via Aalborg Kommunes mange digitale platforme

Det fremgår af Aalborg Kommunes markedsføringsmateriale om Alliancen, at medlemsvirksomhederne tilbydes fordele. På hjemmesiden fremgår, det ordret *"Aalborg Alliancen giver konkrete fordele"*. De fordele, der angives er *"adgang til kvalificeret arbejdskraft" og "en forstærket indsats fra Aalborg Jobcenter".*

Efterfølgende oplistes otte punkter, som *"medlemmer af Aalborg Alliancen får".* Det er altså fordele som man, som ikke tilbydes ikke-medlemmer. De fire første punkter er *"fast kontaktperson i Jobcenter Aalborg", "svar på henvendelse inden for 24 timer", "Gratis rekruttering og hjælp til opkvalificering"* og *"mulighed for at vælge en Key Account Manager i BusinessAalborg"*.

Tilsvarende ses i oplysningsmateriale, der er udarbejdet til brug for markedsføring overfor virksomheder, der endnu ikke er medlem. Se eksempelvis Folderen – Sammen bygger vi bro (Bilag 37), hvor tilsvarende anføres, men hvor der tillige anføres, at medlemmer *"får egen indgang", "gratis rekrutteringshjælp",* og *"vækst via ansættelse af højtuddannet arbejdskraft og ansættelse af medarbejdere på få timer".* I Folderen sættes endda tid på, hvor hurtigt dette kan ske: *"Vi svarer på din henvendelse inden for 24 timer og kan tilbyde sceening af relevante kandidater inden for 72 timer."*

Modsætningsslutningen i forhold til alt det gode, som man ifølge materialet opnår ved at melde sig ind i Aalborg Alliancen, er oplagt. Virksomheder, der ikke ønsker at være medlem, opnår ikke en fast kontaktperson i Jobcenter Aalborg, de opnår ikke svar på henvendelse inden for 24 timer, de opnår ikke gratis rekruttering, en udsøgning af relevante ansøgere, eller hjælp til opkvalificering. De opnår ikke mulighed for at vælge en Key Account Manager i Business Aalborg. De opnår ikke en mulighed for at blive årets alliancevirksomhed, eller for eksponering gennem 'vi er en del af Aalborg Alliancen', eksponering igennem case-historie på AalborgAlliancen.dk eller via Aalborg Kommunes mange digitale platforme. Materialet bevidner med al tydelighed, at Aalborg Kommune tilbyder Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder noget særligt, som virksomheder, der ikke er medlem, ikke opnår.

Det relevante i denne sammenhæng er navnlig den særlige services i forhold til

1) Mulighed for at blive årets alliancevirksomhed
2) Eksponering gennem 'vi er en del af Aalborg Alliancen'. Et digitalt stempel til brug på egen hjemmeside og e-mail
3) Eksponering af din virksomheds navn og mulighed for case-historie på AalborgAlliancen.dk
4) Eksponering via Aalborg Kommunes mange digitale platforme

Netop denne service i form af eksponering understreger budskabet: Bliv medlem, hvis du vil have Aalborg Kommune til at "Eksponere" netop din virksomhed som 1) årets alliancevirksomhed, 2) gennem 'vi er en del af Aalborg Alliancen' med et særligt digitalt stempel, som må bruges på egen hjemmeside og e-mail, 3) som case-historie på AalborgAlliancen.dk og 4) på Aalborg Kommunes mange digitale platforme.

Bilag 1

I det følgende ses nærmere på det reelle indhold af det tilbud.

1. Reklametilbuddet: Årets alliancevirksomhed

Prisen "Årets alliancevirksomhed, gives til en virksomhed eller person, som har gjort *"en særlig indsats for at indfri Aalborg Alliancens mål."* Prisen forudsætter med andre ord, at modtageren er en af Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder. Medlemsvirksomheden Hustømrerne (CVR-nummer: 31309514) modtog "Aalborg prisen" i 2019. Det forlyder at Aalborgprisen var en check på 50.000 kr. Der er i så fald tale om et beløb, der er betalt af Aalborg Kommune. Prisen blev overrakt af Borgmester Thomas Kastrup-Larsen på Aalborg Kommunes årlige Morgenbriefing under tilstedeværelsen af 1000 Erhvervsfolk.

Udnævnelse af Hustømrerne til Aalborg prisen resulterede desuden i yderligere eksponering af virksomheden Hustømrerne b.la. i dagspressen.

Eksponeringen er foranlediget af, at Aalborg Kommune udsendte en pressemeddelelse: Hustømrerne vinder Aalborgprisen 2019 (se bilag 38). På baggrund af pressemeddelelsen fremkom tillige yderligere eksponering af virksomheden i diverse medier: Den 6/3-2019 omtales virksomhedens i Altinget: Aalborgprisen 2019 går til Hustømrerne (se bilag 39) og på Nordjyske.dk (se Bilag 40), og dagen efter i Nordjyske avis: Aalborgprisen 2019 (se bilag 41). Naturligvis reklamerede virksomheden også selv herfor på sin hjemmeside (se bilag 42). Aalborg Kommune reklamerede tillige ved annoncering om Hustømrernes pris på Aalborg Alliancens hjemmeside og i nyhedsbreve der udsendes (se Bilag 47).

Selvom det fremgår af pressemeddelelsen, er det *"parterne bag Aalborg Alliancen"*, der hvert år uddeler prisen. Pressemeddelelsen er udsendt af Aalborg Kommune. Det er tillige Aalborg Kommune, der er anført som afsender. Prisens navn i pressemeddelelsen er ikke "Aalborg Alliancens pris", men "Aalborgprisen". Det er kommunens logo, der er indsat øverst, og meddelelsen indeholder nederst links til Aalborg Kommunes Facebook, Twitter og LinkedIn profil. Det er ikke Aalborg Alliancens logo, og det er heller ikke Aalborg Alliancens sociale profiler, der linkes til. To af de anførte kontaktpersoner i pressemeddelelsen er *"Thomas Kastrup-Larsen, borgmester i Aalborg Kommune"* og *"Lisbeth Ørtoft, Presseansvarlig i BusinessAalborg, Aalborg Kommune"*.

Aalborg Kommune stod således bag en omfattende mængde af direkte reklame for Hustømrerne, i flere nyhedsmedier, på virksomhedens hjemmeside og på kommunens egne hjemmesider Aalborg.dk og aalborgalliancen.dk Til selve arrangementet medvirkede Aalborg Kommune og borgmester Thomas Kastrup-Larsen til direkte reklame for Hustømrerne, der er bevidnet af de 1.000 deltagere.

Ankestyrelsen bedes træffe afgørelse om, hvorvidt den reklame som Hustømrerne opnåede i 2019, ved tildeling af prisen, indebar ulovlig reklame for Hustømrerne.

Bilag 1

Desuden har Aalborg Kommune tilsyneladende givet virksomheden, ”Hustømrerne”, en gave på 50.000 kr. Baggrunden for gaven er hovedsagelig, at Hustømrerne er medlem af Aalborg Alliancen og har ydet en stor indsats. Det er en uforholdsmæssig stor gave.

Ankestyrelsen bedes tillige forholde sig til, om gaven ligger inden for kommunalfuldmagtens rammer.

Det kan tillige i lyset af dette eksempel konkludes, at tilbuddet til Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder om at blive årets alliancevirksomhed, i realiteten er et tilbud om direkte reklame leveret af Aalborg Kommune og Borgmester Thomas Kastrup-Larsen. Omfanget af hvor meget eksponering/reklame, der kan forventes, er glimrende illustreret af den mængde af reklame den første virksomhed, der modtog prisen opnående. Der er tale om et tilbud, der ikke er rettet til alle virksomheder, men kun til virksomheder, der er medlem af Aalborg Alliancen. Det vil sige, at der er tale om et tilbud om direkte reklame, som modydelse for medvirken til en politisk agenda.

Ankestyrelsen bedes forholde sig til om Aalborg Kommune lovligt kan uddele en Aalborgpris, der kun kan tilgå virksomheder, der deler en bestemt politisk holdning om en motorvej i Egholmlinen, fremfor en anden linjeføring.

3. Reklametilbuddet: Digitalt stempel ’vi er en del af Aalborg Alliancen’

Aalborg Alliancens digitale stempel er dets logo. Logoet findes i flere versioner, til brug for henholdsvis mailsignatur og hjemmeside, blandt andet denne:

Bilag 1

Det gøres gældende, at reklametilbuddet om "et digitalt stempel" er et tilbud om indirekte reklame, og at tilbuddet er ulovligt.

Aalborg Kommune anvender logoet for Aalborg Alliancen i sine mails (**Bilag 43**), på pressemeddelelser o.l. Logoet er tillige trykt på to biler tilknyttet jobcenteret.

Logoet forbindes med Aalborg Kommune, fordi Aalborg Alliancen opfattes som Borgmesterens og Aalborg Kommunes Alliance med "erhvervslivet". Når kommunen anvender logoet, reklamerer kommunen indirekte for medlemmerne af alliancen. Kommunen forestår dermed en omfattende markedsføring af Aalborg Alliancen som sådan og lige så omfattende indirekte markedsføring af medlemsvirksomhederne.

Aalborg Kommune stiller endvidere det digitale stempel til rådighed for virksomhederne selv, og tillader at medlemsvirksomhederne bidrager til den indirekte markedsføring af virksomhederne, der er med i Alliancen. Det er jo naturligvis kun medlemsvirksomheder, der anvender Aalborg Alliancens digitale stempel på egne hjemmeside, i egne mailsignaturer og i forbindelse med anden præsentation af virksomheden. På den måde fungerer logoet som et kommunalt "kvalitetsmærke".

Der er mange medlemsvirksomheder, der benytter sig af det digitale stempel og dets funktion som kvalitetsmærke. Eks. advokatfirmaet Haugaardbraad.dk, hvor certificeringen som "insolvensadvokat" står side om side med det digitale stempel.

Bilag 1

I **Bilag 44** ses en ikke udtømmende oversigt over hjemmesider, der anvender Aalborg Alliancens logo på hjemmeside som et kvalitetsstempel, i **bilag 45** ses et eksempel på en virksomhed, der anvender logoet i sine mails, og i **Bilag 46** ses eksempler på virksomhedsoplæg, hvor logoet anvendes, af forskellige oplægsholdere.

Endvidere kan henvises til eksemplerne på avisudklip og Facebook opslag i **Bilag 20**, Aalborg Alliancens YouTube-videoer, **Bilag 21**, diverse materiale produceret af Aalborg Kommune, eks. **Bilag 33**, foruden de øvrige bilag, der medsendes denne analyse.

Det må kunne konkluderes, at Aalborg Kommune tilbyder indirekte reklame for virksomheder, der tilslutter sig som medlem af Alliancen.

Tilbuddet om mulighed for eksponering af virksomheden med et digitalt stempel, der viser 'vi er en del af Aalborg Alliancen', er dermed i sig selv ulovligt. Kommunens tilbud om indirekte reklame, er endvidere en modydelse for at tilmelde sig en alliance med en for jobcenteret uvedkommende politisk mærkesag, hvilket må betragtes som særligt kritisabelt.

Ankestyrelsen bedes træffe afgørelse om, hvorvidt det digitale stempel som medlemsvirksomhederne har benyttet i perioden 2018 frem til i dag 2021, hvor Aalborg Kommune har anvendt logoet selv på sine hjemmesider, på to biler, på markedsføringsmateriale og på power-points og andet merchandise, samt stillet dette til rådighed for medlemsvirksomheder er lovlig.

4. Reklametilbuddet: Casehistorie på AalborgAlliancen.DK

I det følgende, ses nærmere på Aalborg Kommunes tilbud om, at virksomheden kan opnå en casehistorie på AalborgAlliancen.dk. Aalborg Alliancens hjemmeside fremstår også umiddelbart som en hjemmeside, der ikke er Aalborg Kommunes. Imidlertid drives hjemmesiden af Aalborg Kommune, og den eneste kontakt, der anføres, er Rune Jensen, der er ansat i Aalborg Kommune. Den oplyste e-mail er ruje-jobcenter@aalborg.dk. E-mailen er kommunens e-mail. Telefonnummeret 99315200 er kommunens.

Det kan også her konstateres, at Aalborg Kommune via hjemmesiden for Aalborg Alliancen yder en omfattende direkte reklamevirksomhed for Aalborg Alliancens medlemmer.

Der er tale om en målrettet markedsføring for netop de virksomheder, der sympatiserer med flertallet i kommunen om placering af en 3. Limfjordsforbindelse. Dette er ligeledes en modydelse, der ikke tilbydes de virksomheder, der ikke sympatiserer med Aalborg Alliancens 4. formål, en motorvej i Egholmlinjen, eller som blot ikke ønsker at være en del af en "klub". Til de virksomheder er der ikke et kommunalt finansieret tilbud om en Casehistorie på en særlig hjemmeside.

Hjemmesiden kan tilgås af alle, medlemmer som ikke medlemmer. Det kan konstateres, at hjemmesiden for Aalborg Alliancen opdateres løbende med "cases", om hvem der nu også er blevet medlem af Alliancen. Se Bilag 47, 48 og 49 for casehistorier i henholdsvis 2019, 2020 og 2021.

Derudover udsender Aalborg Kommune nyhedsbreve til Aalborg Alliancens medlemmer, hvor casehistorierne eksponeres overfor medlemskredsen. Se hertil Bilag 50, 51 og 52 for nyhedsbreve i henholdsvis 2019, 2020 og 2021.

Aalborg Kommunes tilbud om adgang til eksponering med en casehistorie på AalborgAlliancen.DK, er et tilbud om direkte reklame for medlemsvirksomhederne. I perioden 2019 til dagsdato har Aalborg Kommune reklameret for 24 medlemsvirksomheder med en casehistorie:

Hustømrerne, Aalborg Lufthavn, Aalborg Håndværkerforening, Beierholm, Nytech A/S, COWI, ACTAS A/S, Dansk Byggeri, ProCon Wind Energy, Aalborg Vognmandsforretning, Bladt Industries A/S, R4Y, Tal-huset, Nilfisk Food, Mariendal Electrics, S.P. Jensen, Econta Consulting Group (ECG), Eco2LIGHT, HMK Bilcon, Cleantech Aqua, Apropos Bureau, Aalborg Gummivarefabrik, Euro Poultry og Siemens Gamesa.

Derudover er følgende virksomheder nævnt i en kortere med stadig anprisende form:

Aalborg Zoo, Polaris Electronics, Bentax, DI Aalborg og Great Dane Airlines.

Ankestyrelsen bedes forholde sig til om Aalborg Kommunes udarbejde Case-historier om Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder og udsendte nyhedsbreve fra hjemmesiden AalborgAlliancen.dk i årene 2019, 2020 og 2021 er lovlige.

5. Reklametilbuddet: eksponering på Aalborg Kommunes platforme

Materialet bevidner med al tydelighed, at Aalborg Kommune tilbyder Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder noget særligt, som virksomheder, der ikke er medlem, ikke opnår. Det relevante i dette afsnit er den særlige services i punkt 4) Eksponering via Aalborg Kommunes mange digitale platforme. Netop denne service i form af eksponering understreger budskabet: Bliv medlem, hvis du vil have Aalborg Kommune til at "Eksponere" netop din virksomhed på Aalborg Kommunes mange digitale platforme.

Ankestyrelsen bedes forholde sig til, om Aalborg Kommunes forvaltning udøver ulovlig politisk virksomhed ved målrettet direkte og indirekte reklame for Aalborg Alliancen og dens medlemmer som en del af Jobcenterets virke.

Til brug for Ankestyrelsens vurdering illustreres omfanget af den reelle eksponering, der udøves for medlemsvirksomheder, i det følgende.

5.1. Aalborg Kommunes hjemmeside: Aalborg.dk

Bilag 1

Søges på Aalborg Kommunes hjemmeside, www.aalborg.dk, med søgeordet "Aalborg Alliancen" fremkommer en række af eksempler på direkte reklame for medlemsvirksomhederne. Se til dokumentation **Bilag 53,** hvor der på Aalborg.dk, ses reklamere for:

Dansk Erhverv og Dansk Byggeri, Siemens Gamesa og Bladt Industries A/S.

5.2. Reklamefilm på YouTube med eksponering af medlemsvirksomheder

Aalborg Kommune har ligeledes udarbejdet en række små reklamefilm. De er alle nævnt i dokument 1 om Aalborg Alliancen som retlig konstruktion og medsendt som **Bilag 21**. Her ses lidt nærmere på den indholdsmæssige side i lyset af forbuddet mod kommunal reklame for private erhvervsvirksomheder. Det kan nemlig konstateres, at YouTubefilmene tillige indeholder reklameindslag for medlemsvirksomhederne. Det drejer sig herom:

HaugardBraad og Aalborg Lufthavn.

Se nærmere 2019-02-12 om Aalborg Alliancen: (3:33)[1], (0:27-0:30) og (0:38), 2020-05-29, Aalborg Alliancen styr forbindelsen, [2] (0:38) og (0:38).

5.3. Oplysning om arrangementer med eksponering af alliance og medlemsvirksomheder

Aalborg Kommune anvender i et overraskende omfattede omfang medlemsvirksomheders lokaliteter, som afsæt for arrangementer. Dette indebærer, at de medlemsvirksomheder, der lægger lokale til, kan opnå adgang til direkte reklame. Aalborg Alliancens 1-års fødselsdag blev eksempelvis fejret i lokaler tilhørende medlemsvirksomheden:

Bentax

Tilstede var 80 inviterede erhvervsfolk, der øjensynlig var inviteret af Aalborg Kommune.

Forinden havde Aalborg Kommune udsendt en pressemeddelelse. Pressemeddelelsen medførte, at der efterfølgende udkom en artikel den 3/1-2020 i Nordjyske, (se **Bilag 54**), hvor flere af de deltagende erhvervsvirksomheder fremhæves, eks:

Bentax, Bladt og Great Dane Airlines.

Efterfølgende blev en "fødselsdags-film" udsendt (**Bilag 55**).[3] Borgmesteren optræder på vegne af kommunen i filmen og Aalborg Alliancens logo ses tydeligt. Hele videoen indeholder en reklame for

[1] https://www.youtube.com/watch?v=J7p3JTwyrvQ
[2] https://www.youtube.com/watch?v=kwxdYaUnGJs
[3] https://www.facebook.com/574282085943502/videos/159793515463405.

Bilag 1

medlemsvirksomheden "Bentax", der fremhæves af Borgmesteren som en virksomhed, *"der er et flot eksempel"*, *"der gør det rigtig godt"* og *"går foran i kommunen"* Filmen afsluttes med, at Borgmesteren udtaler: *"Og der må man bare sige, at der er Bentax jo et rigtig flot eksempel"*. Filmen indledes og afsluttes med Alliancens logo. I filmen ses Bentax kaffemaskiner og kaffeprodukter. Endvidere ses Aalborg Alliancens logo på bannere og Aalborg Kommunes to biler med alliancen logo på. Til arrangement er produceret og markedsført en særlig Aalborg Alliance kaffe, igen med logo for virksomheden Bentax og logo for Aalborg Alliancen.

5.4. Aalborg Kommunes profil på Facebook

Der er også eksempler på direkte reklame på Aalborg kommunes sociale profil på Facebook.
Se således eksemplerne i **Bilag 56**, der omfatter reklame for:

Siemens Gramesa og Busselskabet Kreolis.

5.5. Aalborg Kommunes annonceringsvirksomhed i dagspressen

Aalborg Kommune annoncerer tillige for Alliancen i dagspressen, hvor der også ses eksempler på helt almindelige reklameopslag for Alliancen som sådan, og dermed indirekte for dens medlemsvirksomheder. Se eksemplerne i **Bilag 57**.

5.6. Aalborg Kommunes embedsværk

Der ses ligeledes eksempler på, at Aalborg Kommunes forskellige forvaltninger, herunder navnlig Jobcenteret, inviterer til arrangementer, der hovedsagelig handler om at oplyse om Aalborg Alliancen. Også her pågår indirekte reklame for alliancen og dens medlemsvirksomheder.

Foruden de allerede nævnte pressemeddelelse (se bilag 38) udsender Aalborg Kommune tilsyneladende løbende andre meddelelser, der har til formål af reklamere for Alliancen og navnlig dens medlemsøgning. Aalborg Kommune udsender løbende nyheder om, hvor mange medlemmer der nu er af Aalborg Alliancen. Så er der så og så mange medlemmer. Ofte fremhæves medlemmerne for at "*tænke aalborgensisk*", "*sende et klart signal*" være visionære o.l. Hver gang indebærer dette en indirekte reklame for virksomhederne på medlemslisten på bekostning af ikke medlemsvirksomheder. Når den ekstraordinære indsats afspejles i beskæftigelsestallene, tilskrives enhver fremgang tillige Aalborg Alliancen og dens medlemmer og netop deres positive indsats, virksomhedsdrift og produkter.

Ledige beretter også, at de, når de er til møder på Jobcenteret, præsenteres for reklamemateriale om Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder. Se hertil beretningerne i Bilag 62.

Aalborg Kommune anvender dermed embedsværket og forvaltningerne til at yde en særlig indsats for at fremme alliancens medlemshvervning og dermed for at fremme medlemsvirksomhedernes politiske ønske om en Egholmmotorvej. Dette er ikke en almindelig saglig kommunal beskæftigelsesindsats i et Jobcenter. Se eksemplerne i Bilag 58

Promovering af den 3. Limfjordsforbindelse er usaglig i forhold til eksempelvis Jobcenterets kompetence, eller familie- og beskæftigelsesforvaltningens kompetence. Forvaltningens virke er pludselig ikke længere partipolitisk neutral eller ledet politisk neutralt. Konstellationen Aalborg Alliancen eller dens medlemsvirksomheder er ikke omfattet af retten til forvaltningens betjening.

Der er tale om opgaver, der hovedsagelig knytter sig til Aalborg Alliancens ønske om at opnå en øget medlemskreds, for herved at synliggøre bl.a. Borgmesterens mærkesag om en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen og erhvervslivets opbakning hertil. Den bistand, som jobcenteret yder, har dermed ikke relation til kommunalbestyrelsens kompetenceområde, dvs. til sager, der kan behandles af kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen er ikke myndighed i forhold til placering af en statslig motorvej. De kan kun ytre sig på lige fod med vi andre.

Jobcenterets bistand til Aalborg Alliancen og initiativtagerne i kommunalbestyrelsen er derfor bistand til partipolitiske virke. En sådan bistand er ulovlig. Bistanden falder endda uden for det kommunalbestyrelsen har kompetence til at pålægge kommunens forvaltninger og embedsværk.

Når Jobcenterets ansatte embedsfolk udfører arbejde for og på instruktion af aftaleparterne i Aalborg Alliancen, handler de ikke længere indenfor rammerne af almindelig faglighed og overholder ikke pligten til at være partipolitisk neutral.

6. Borgmester Thomas Kastrup-Larsen ulovlige markedsføringsindsats

Borgmesteren er formand for kommunalbestyrelsen, han er øverste daglige leder af forvaltningen, og det er ham, der generelt repræsenterer kommunen udadtil. Borgmester Thomas Kastrup-Larsen

er utrolig ihærdig i forhold til at bidrage til reklameringen for virksomhederne, der er medlem af Aalborg Alliancen.

I det omfang Borgmester Thomas Kastrup-Larsen, udtaler sig som "Borgmester" og ikke blot som privatperson, udtaler han sig som Aalborg Kommune. Når borgmesteren fremhæver Aalborg Alliancen og dens medlemmer, er dette at sidestille med, at Aalborg Kommune fremhæver Aalborg Alliancen og dens medlemsvirksomheder.

Reklameringen sker ofte, når Borgmesteren er aktiv (som borgmester) på sin Facebook-profil. Der henvises her til eksemplerne i Bilag 21, samt eksemplerne med opslag på Facebook i Bilag 59.

Derudover yder Borgmesteren en meget stor indsats for at producere små film, hvor han kommer ud til medlemsvirksomhederne, eller hvor han inviterer virksomhederne ind på borgmesterkontoret. Se foruden eksemplerne ovenfor med såvel Hustømrerne og Bentax tillige eksemplerne i Bilag 60. Bilag 60 indeholder et uddrag af de mange små film, der vedrører virksomheder. De medsendte film angår:

Bladt Industries, 3F, A. Enggaard, Alfa Laval, Cool Shop, Den rytmiske aftenskole, Erhverv Nord Danmark, Hotel Hvidehus, Ka-os, Karakter Arkitekterne, Kunsten, Luksusbaby, Port of Aalborg, Siemens Garmesa, Pølsemanden i Hals, Pølsemanden i AAU, Samsung, AAB og Aalborg Lufthavn.

I alle tilfælde anvender borgmesteren sin status som borgmester til at fremhæve en virksomhed og dens virke og produkter på bekostning af andre virksomheder. Navnlig er der tale om direkte reklame, i de film, der foregår på virksomhedens lokalitet, hvor virksomhedens logo næsten konsekvent indgår i de film, der er optaget ved virksomheden. Dette er næppe tilfældigt, men udslag af en målrettet indsats for at sikre virksomheden eksponering. Borgmesterens film er direkte reklame for den besøgte virksomhed og dens produkter.

Borgmesterens film, der er produceret på borgmesterkontoret eller i et neutralt sted, er indirekte reklame, da virksomhedens navn og anprisninger om virksomhedens udvikling, indsats eller produkt stadig fremhæves.

Det er tale om en profileringsform, som har den fordel, at både Borgmesteren selv og en privat virksomhed, kan anvende kommunens renommé og legitime funktion som afsæt for en profilering af sig selv. Det er derfor tale om ulovlig reklame.

Borgmesteren er også et meget kendt ansigt i medierne, hvor han i adskillige sammenhænge udtaler sin anprisende om Aalborg Alliancen og dens medlemmer. Det er Aalborg Alliancens medlemmer, der tilskrives æren for, de 600.000.000 kr. Det er dem, der er gået sammen om at rejse pengene. Borgmesteren italesætter det, som om de virksomheder har æren. Der er imidlertid tale om 600.000.000 kr., der udtages af det kommunale budget.

Den fiktion om sammenhæng borgmesteren opstiller, om at pengene kommer fra Alliancen, har alene til formål at eksponere Alliancens og dens medlemmer for herved at skabe et positivt brand og hverve flere medlemmer. Der er her tale om usand formidling i strid med forvaltningsrettens

grundsætninger og offentlige myndigheders sandhedspligt. Det er usaglig forvaltningsvirksomhed, og det tenderer til magtfordrejning, når en Borgmester anvender sin position til at profilere sig selv, en (ulovlig) alliance og alliancens medlemsvirksomheder ved (ulovlig) anprisninger af virksomhederne og om virksomhedernes medvirken til den kommunale hensættelse af 600.000.000 kr. af kommunens budget. Se hertil eksemplerne i **Bilag 61, Bilag 60, Bilag 21** og **Bilag 20**. Omfanget af Borgmesterens udtalelser, der tilskriver Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder de kommunale hensættelser og tillige æren for indhold af trafikforlig og måske senere anlægsloven har et meget større omfang end den nuværende bilagssamling.

7. Konklusion

Som nævnt indledningsvist angår denne anmodning først og fremmest Aalborg Kommune og den oprettede Aalborg Alliance, men klagen rejser en række principielle problematikker i relation til kommunernes virke, herunder navnlig grænsen for, hvad embedsværket kan yde af betjening i forhold til partipolitisk virksomhed og i forhold til reklamering for private virksomheder.

Det er hermed dokumenteret, at er pågår en omfattende markedsføring af Aalborg Alliancen og dens medlemmer, som tydeligt fraviger normen for normale kommunale aktiviteter. Der ses en tydelig politisk agenda, der udbredes fra kommunens platforme overfor borgere og andre virksomheder i forbindelse med almindelig forvaltningsvirksomhed.

Det ses endvidere, at Aalborg Kommune udøver markant direkte reklame for Aalborg Alliancens medlemsvirksomheder. Dette sker ved at medlemsvirksomhederne og deres navne fremhæves af Kommunen, alene fordi de er medlemmer af Alliancen på bekostning af de virksomheder, der ikke er medlemmer. Reklameringen sker på kommunens sociale platforme, i annoncer, ved arrangementer og i reklamemateriale i form af film og på kommunens egen hjemmeside og en hjemmeside kun for Alliancens medlemmer. Reklamen finansieres af kommunen. Markedsføringen pågår også direkte overfor de ledige, når disse deltager som arbejdssøgende ved Jobcenteret, hvor de præsenteres for film og brochurer, der fremhæver Alliancens medlemmer. Dette er ulovlig direkte reklame.

Derudover ses, at Aalborg kommune reklamerer indirekte for medlemsvirksomhederne ved at anvende Alliancens digitale stempel/logo på kommunens brevpapir, i kommunens mailsignatur, på biler, der tilhører kommunen, i små reklamefilm for Alliancen, ved banner der opstilles, og materiale der udleveres ved kommunens virksomhedsbesøg.

Derudover har medlemsvirksomheder selv tilladelse til at anvende Aalborg Alliancens logo på virksomhedernes egne hjemmesider, som signatur i mails, og på egne produkter. Den indirekte reklame fungerer som et særligt kvalitetsstempel for en vis gruppe af virksomheder. Det er ulovlig indirekte reklame.

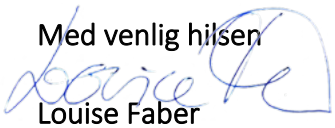
Borgmester Thomas Kastrup-Larsen anvender dertil en profileringsform, som har den fordel, at både Borgmesteren selv og en privat virksomhed, kan anvende kommunens renommé og legitime myndighed som afsæt for en profilering af sig selv. Det er derfor tale om ulovlig reklame.

Bilag 1

Derudover ytrer han sig i sin egenskab som borgmester decideret usandt om kommunens bevilling af 600.000.000 kr., som en bevilling, der kan tilskrives Aalborg Alliancens medlemmer. Der er her tale om usand formidling i strid med forvaltningsrettens grundsætninger og offentlige myndigheders sandhedspligt. Det er tillige tale om usaglig forvaltningsvirksomhed, og det tenderer til magtfordrejning. Borgmesteren anvender sin position til at profilere sig selv, en ulovlig alliance og alliancens medlemsvirksomheder ved usande anprisninger af medlemsvirksomhedernes indflydelse på kommunens budgetter.

På det grundlag skal jeg venligst anmode Ankestyrelsen om snarest muligt at rejse en Tilsynssag overfor Aalborg Kommune, herunder overfor borgmester Thomas Kastrup-Larsen personligt i lyset af reglerne om kommunens virke og kommunalfuldmagtens begrænsninger for en borgmesters politiske profilering af sig selv.

Med venlig hilsen



Louise Faber
Formand
Advokat, Ph.d.

Medsendte bilag – forsat nummerering

Bilag 37 - 2019 Aalborg Alliancens reklamefolder
Bilag 38 - 2019-03-06 Aalborgprisen 2019 - Aalborg Kommune pressemeddelelse
Bilag 39 - 2019-03-06 Aalborgprisen 2019 - Altinget
Bilag 40 - 2019-03-06 Aalborgprisen 2019 - Nordjyske.dk
Bilag 41 - 2019-03-07 Aalborgprisen 2019 - Nordjyske avis
Bilag 42 - 2019-03-06 Aalborgprisen 2019 - Hustømrerne hjemmeside
Bilag 43 - Aalborg Kommune mail med digitalt stempel
Bilag 44 - Virksomheders hjemmesider med digitalt stempel
Bilag 45 - Medlemsmail med digitalt stempel
Bilag 46 - Virksomheder der anvender digitalt stempel
Bilag 47 - 2019 Case historier
Bilag 48 - 2020 Case historier
Bilag 49 - 2021 Case historier
Bilag 50 - 2019 Nyhedsbreve
Bilag 51 - 2020 Nyhedsbreve
Bilag 52 - 2021 Nyhedsbreve
Bilag 53 - Aalborg.dk
Bilag 54 – 2020-01-03 Nordjyske
Bilag 55 - Bentax fødselsdagsfilm
Bilag 56 - Aalborg Kommune på Facebook
Bilag 57 - Aalborg Kommune annonce i Nordjyske
Bilag 58 - Aalborg Kommunes embedsværk på arbejde

Bilag 1

Bilag 59 - Borgmesteren på Facebook m.v.
Bilag 60 - Borgmesterens reklame for medlemsvirksomheder
Bilag 61 - Borgmesteren i Nordjyske
Bilag 62 - Borgeres vidnesbyrd om reklamefilm i jobcenteret
Bilag 63 - 2018-08-30 Borgmesteren i Nordjyske

Indsigelse vedrørende manglende redegørelse af asbest deponier og sundhedsrisiko

RESUME

- 76 års eternitproduktion har efterladt enorme mængder asbestholdigt affald og asbeststøv (opfej fra gulv + affald fra asbeststøv-sugere) på mange lokaliteter i Aalborg og omegn.

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

- En motorvej i Egholmslinjen + forlægningen af Østerå vil løbe direkte igennem det store asbestdeponi ved Dall.

- Adskillige øjenvidner beretter om hvordan overgangen mellem fjord og land bestod af eternitplader helt frem til 1988. De beskriver hvordan knækkede eternitplader stak op af jorden på de tilstødende marker, og nogle steder lå pladerne i over en meters højde. De lokale børn legede sågar i eternitbunkerne op igennem 80'erne. Asbestdeponiet ved Klosterengen (Matrikel 3a), strandområdet ved Mølholm som påbegyndtes i 1977 henlå helt uden kystsikring i over 11 år
  https://www.geohav.dk/pdfarchive/583867624354188.pdf
  En stor del asbest er derfor endt i fjorden.

- Asbestfibre i sedimentet på fjordbunden vil ved opgravning og gravespild sprede sig til den marine fødekæde og vandet. Vi risikerer derfor bl.a. at steder som friluftsbadet asbestforurenes. Transportministeriet har på forespørgsel fra Susanne Zimmer, MF, oplyst at asbestfibre **IKKE** kan oprenses fra vandsøjlen:
  https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

- Hvis asbestfibre kommer ind i kroppen oralt kan de vandre og sprede sig fra bug til andre organer samt fostre hos gravide:
  https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/beu/bilag/101/2130133.pdf?fbclid=IwAR3decxqyC8mbfqKFZde14uxph4GBo7OedAHyDTpevGE1pucbR7PrXHicx0

Klosterengen (Mølholm Strandpark) 15. juni 2021, ca. en måned efter oprydningen var igangsat.

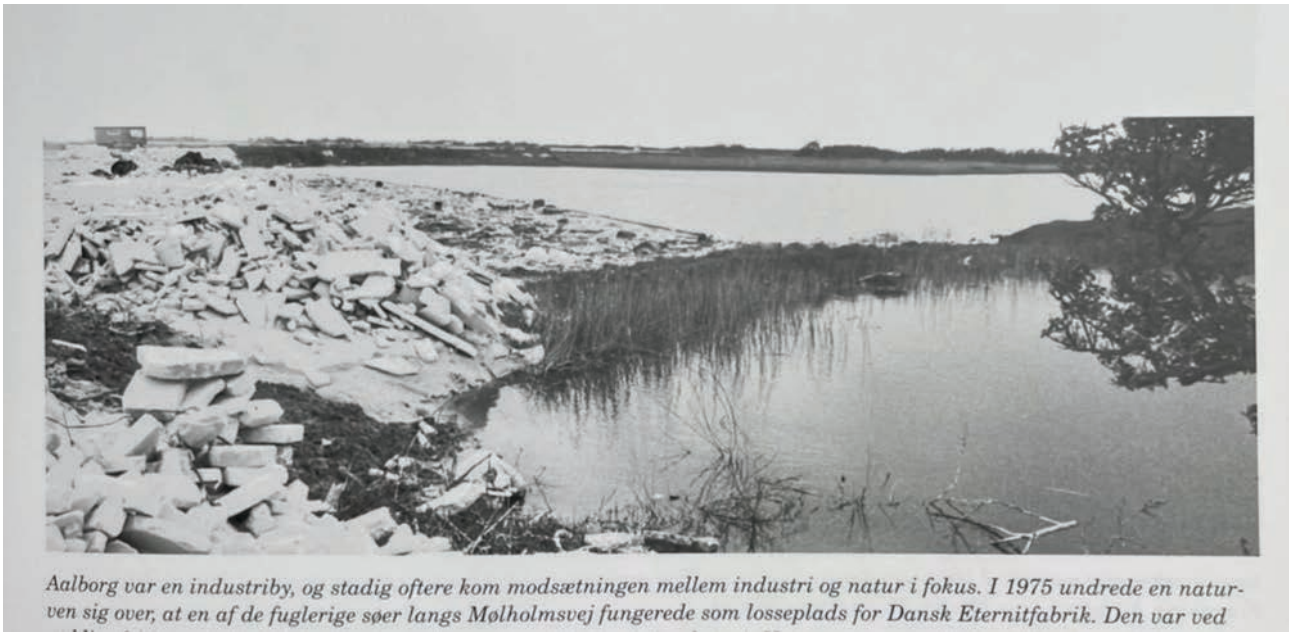
HVORFOR LIGGER DER SÅ MEGET ASBESTHOLDIGT AFFALD NETOP I AALBORG?

Dansk Eternit Fabrik A/S blev stiftet i 1927, og allerede 10 år senere dækkede produktionen af fibercement-plader (Eternit) fuldstændig hjemmemarkedet i Danmark. Eternitfabrikken (ejet af F.L. Schmidt) var en del af den danske cementindustri - en af de centrale drivkræfter i Aalborgs industrielle vækst i starten af 1900-tallet. Efter at have oprettet salgskontorer i London (1890), Paris og Skt. Petersborg (1893) og New York (1895) blev FLS markedsførende på verdensplan og havde op til 1939 etableret over halvdelen af de 1.500 cementfabrikker, der fandtes på verdensplan.

Da fibercement-produktionen var på sit højeste, havde eternitfabrikken i Aalborg ca. 1600 ansatte og fabrikken producerede i 1970'erne knap 250.000 tons eternit årligt. Og med betydelig stolthed kunne fabrikken i 1973 erklære, at Danmark var det land i verden, der havde det største forbrug af eternit med knap 50 kg pr. år pr. indbygger.

Den storstilede produktion af eternit efterlod sig en tilsvarende storstilet asbestholdig mængde affald. Rest-affald fra 76 års eternitproduktion i Aalborg som sjovt nok også ligger gemt i og i nærheden af Aalborg!

Under et samråd i Folketinget d. 10.6.2021 udtalte transportminister Benny Engelbrecht, at man ikke forventer at finde asbest i linjeføringen for en motorvej i Egholmlinjen, og hvis man mod forventning skulle finde asbest, så vil det blive håndteret efterhånden som det dukker op. Ministeren kender tilsyneladende ikke Aalborgs historie. Den planlagte Egholmlinje vil træffe mindst 3 større asbestdeponier.



Aalborg var en industriby, og stadig oftere kom modsætningen mellem industri og natur i fokus. I 1975 undrede en naturven sig over, at en af de fuglerige søer langs Mølholmsvej fungerede som losseplads for Dansk Eternitfabrik. Den var ved

HVOR STORE OMRÅDER DREJER DET SIG OM?

Gennem korrespondancer med Aalborg Kommune og Region Nordjylland i løbet af forår/sommer 2021 meddelte begge parter, at der ikke findes nogen fortegnelse over "eternitdeponierne" – hverken beliggenheder, tilstand eller omfang!

For nylig har en aktindsigt med materiale fra det tidligere Nordjyllands Amt dog vist at indeholde en delvis

optegnelse ("Registrering af deponeringspladser 1945-1982". Se længere nede i dokumentet).

I det følgende sætter vi fokus på særligt 3 asbestlossepladser, grundet Aalborg Byråds ønske om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Anlæg af en motorvej vil gennembryde disse lossepladser hhv. ved Østerådalen, ved Dall, ved Klosterengen i Mølholm "Strandpark" og på den nordlige side af fjorden ved området Verdens Ende ved Lindholm "Strandpark".

Hertil kommer den ukendte mængde asbestfibre der ligger aflejret i sedimentet på fjordbunden. Asbestfibre som ved det omfattende anlægsarbejde der vil pågå i og ved de 2 asbestlossepladser Klosterengen i Mølholm og Lindholm Strandpark, vil blive hvirvlet op og spredt til fødekæden i vandet og til luften via udtørring.

HVAD ER ASBEST OG HVOR FARLIGT ER DET?

Asbest er et naturligt forekommende mineral som er uforgængeligt. Ordet Eternit er afledt af *"eternity".* Det er ekstremt holdbart og kan ikke brænde. Desværre er bagsiden af medaljen, at det kan fremkalde en lang række kræftformer. Som eksempel kan nævnes at blot en enkelt asbestfiber er nok til at danne grobund for den uhelbredelige lungehindekræft - viden man har haft siden 1968. Fibrene er så små, at der på et knappenålshoved kan ligge flere millioner asbestfibre.

Transportministeren, Vejdirektoratet og mange andre har travlt med at fastslå, at hvis asbestfibre er våde, så er de helt ufarlige, da de så ikke kan indåndes. Det er dog en sandhed med modifikationer, for udenlandske undersøgelser beskriver at optag af asbestfibrene fra vådmiljøer er lige så farligt, som hvis de indåndes. Det udmønter sig blot i andre kræfttyper, fx testikelhindekræft og den meget aggressive og smertefulde bughindekræft.

Både lungehinde- og bughindekræft er uhelbredelige kræftformer, og den eneste kendte faktor der fører til disse kræfttyper, er asbest. Derudover formodes asbest at bidrage til en række andre kræftformer.

Måden man håndterer asbestforekomst på i anlægsarbejder er ved en såkaldt "overrisling". En metode som ikke alene er omfattende og kostbar, men samtidig på ingen måde sikker medmindre områderne er hermetisk overdækkede, så ingen fibre kan tørre og flyve afsted med vinden. Metoden stiller således ekstremt høje krav til entreprenørens håndtering af affaldet i praksis, hvilket fx langt fra lykkedes ved omdannelsen af Eternitgrunden i Aalborg til nyt bolig- og erhvervsområde. Overrisling må primært anses som en teoretisk metode end som en reel praktisk mulig metode, som ikke er realistisk at planlægge med.

Har man mon tænkt sig i et projekt i denne størrelsesorden at opføre en overdækning til de pågældende arbejdsområder? Hvordan vil man ellers med ro i sindet kunne forsikre alle de borgere som bor få hundrede meter derfra om udslip af asbestfibre i luften i anlægsperioden?

HVOR STOR OG TUNG ER ARVEN FRA F.L. SCHMIDT?

76 års eternitproduktion i Aalborg har efterladt sig tusindvis af døde i kølvandet, samt en meget omfattende mængde asbestaffald i Aalborg og omegn.

I anmodningen om tilladelse til opfyld af søterritoriet ved Klosterengen beskrives således at affaldsmængden ville være på 20 vognlæs/dag. Øjenvidner beretter dog om at der blev kørt langt større mængder.

Dansk Eternitfabrik og Aalborg var/ er to "organismer", som hænger sammen. Aalborg er desuden efterfølgende blevet højborg for dødsfald pga. asbestforureningen og derfor er Rigshospitalets asbestafdeling er flyttet til Aalborg.

Denne artikel beskriver desuden hvordan der var store økonomiske interesser i at nedtone faren ved asbest: https://www.information.dk/indland/2012/03/danske-laeger-brugt-asbest-coverup

Asbestens styrke og gennemslagskraft tager ikke hensyn til systemets ønske om fortielse af deponiernes forekomst på land og den store forekomst deraf i fjorden.

Forskere udtaler i 2021, at kurven for asbestrelaterede dødsfald fra fabrikkens produktionsår endnu ikke er toppet. De antager at kurven vil stige frem til 2035, men ser desværre også mulighed for yderligere forlængelse.

HVOR HAR I JERES OPLYSNINGER FRA?

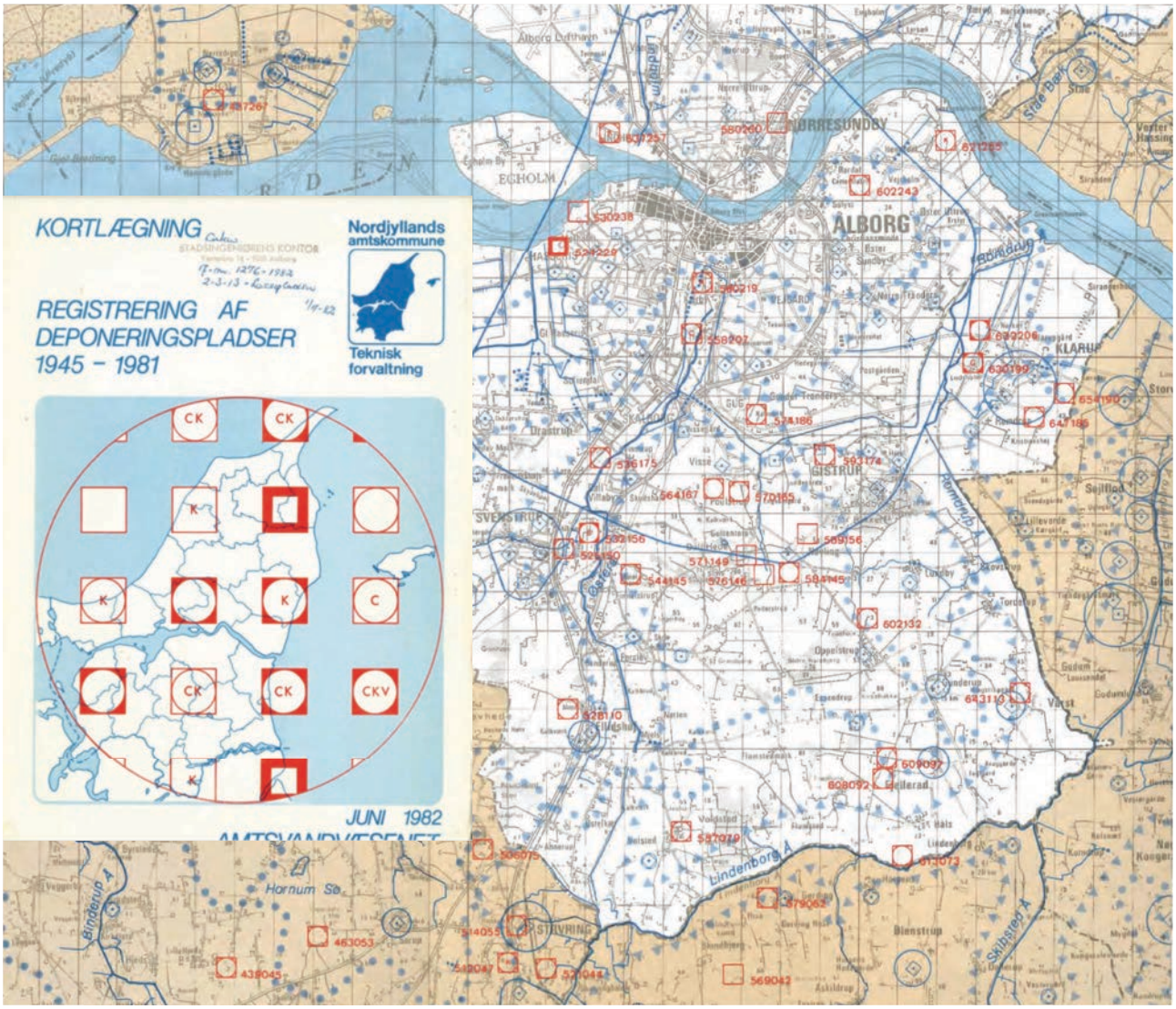
Oplysningerne i dette dokument udspringer primært af aktindsigter. Hos Aalborg Kommune og Region Nordjylland er en meget stor del af materialet dog "bortkommet". Men en aktindsigt fra Kystdirektoratet viste sig at være meget omfattende.

De fleste dokumenter fra hjemsøgte aktindsigter og notater findes i sagsarkivet her: https://www.geohav.dk/?sagsnr=87924273148975&fbclid=IwAR3ZwbPvxMMHuadVAGLiEQDtQGMrCI98YK2a_lgnZQHTywssXCIxgma4PYE

Aktindsigten fra Kystdirektoratet var adskillige flyttekasser stort og digitaliseringsprocessen (som forestås af frivillige) er endnu ikke tilendebragt. (Alt digitaliseret materiale overdrages også til brug for myndighederne).

Klosterengen (Mølholm Strandpark) 22. maj 2021. Der ligger synligt eternitaffald i store dele af området

Overblik



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

Mølholm: Uddrag fra "Registrering af deponeringspladser 1945-1982". Den orange markering viser Egholmslinjens forløb i området

KLOSTERENGEN, Mølholm
(524229 på ovenstående oversigtskort)

Her er deponeret minimum 95.000 ton asbestholdigt materiale

1976: *Ministeriet for Offentlige Arbejder* giver Aalborg Kommune tilladelse til at foretage opfyldning i søterritorium i Limfjorden vest for Aalborg med affaldsmateriale - herunder 35% asbestholdigt eternitaffald. Dette bliver til asbestlossepladsen Klosterengen. Tilladelsen blev givet på vilkår af, at opfyldningen skulle tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato og kystsikring skulle udføres **inden påbegyndelse af opfyldningen**. **Dette krav valgte Aalborg Kommune og tilsidesætte.**

Der går imidlertid over **11** år inden dette arbejde færdiggøres efter adskillelige påbud fra Ministeriet.

1988: Kystsikringen og afdækning af asbestdeponiet på Klosterengen færdiggøres af Rambøll

2015: Aalborg Kommune gennembryder ved Svanholmgrøften - uden lovliggørelse - asbestlossepladsen på Klosterengen. Lovliggørelse forefindes stadig ikke i 2021

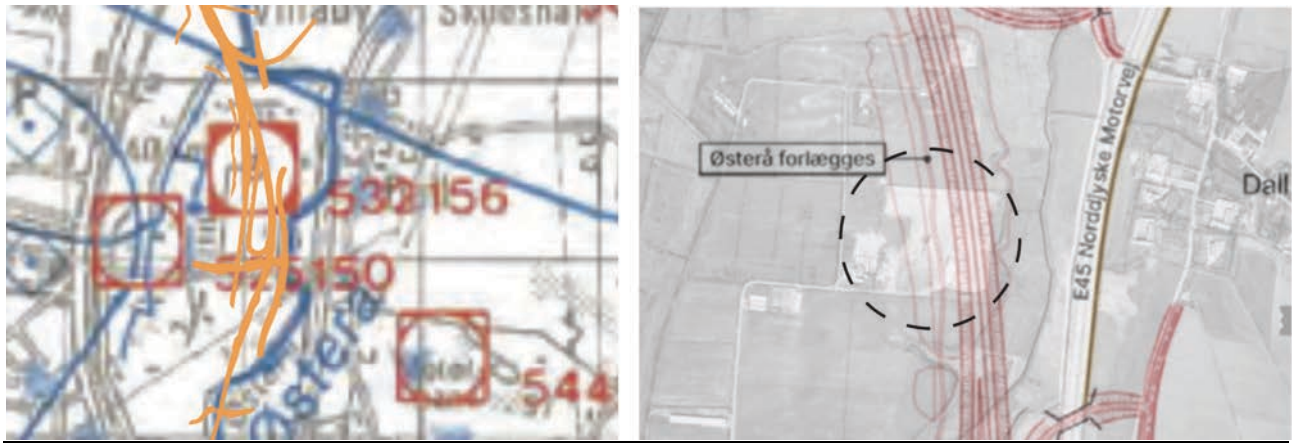
2015: Region Nordjylland etablerer en helikopterlandingsplads midt i asbestlossepladsen på Klosterengen. Ingen var adviseret om forekomsten af asbest i området og byggearbejderne bar derfor ingen værnemidler ved den første del af udgravningen. 300 tons asbestaffald blev fjernet under anlægget af heliporten, en del af dette affald var rent asbeststøv. Det deponerede materiale var en blanding af fast affald og opfej fra gulv. (Støvaffaldet fra de store asbeststøvsugere på fabrikken, som skulle rense luften må formodes ligeledes at være "deponeret" rundt omkring på lossepladserne.)
Arbejdet udføres af Rambøll
https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787

2021: Grøften øst for Svanholmgrøften løber direkte igennem deponiet og vandet udledes til Limfjorden. Aalborg Kommune oplyser at fordi deponiet er ikke-aktivt, så er dette vandløb ikke omfattet af regler for vandkvalitet. Hverken Aalborg Kommune, Region Nordjylland eller Miljøministeriet mener at de er ansvarlige for vandkvaliteten i de søer der ligger i området, de henviser blot til hinanden. Som det ses på billedet på side 2, så er disse søer også fyldt op med affald. Det ses når man færdes i området i dag og det fremgår også af akter og luftfotos. Disse søer bruges af borgere i området til at fiske i, at bade i og træne hunde i.

DALL/SVENSTRUP

- Lokalitet 1000 (532156 på kortet "Registrering af deponeringspladser 1945-1982")

Her er deponeret minimum 84.000 ton asbestholdigt affald



Dall: Uddrag fra "Registrering af deponeringspladser 1945-1982".
TV. Den orange markering viser Egholmslinjens forløb i området
TH. Den stiplede sorte linje viser placeringen af asbestlossepladsen (ses som lys aftegning). Ikke kun motorvejen men også forlægningen af Østerå ville skulle passere direkte gennem deponiet!

1979: "Da den indtil nu anvendte deponeringsplads vil være opfyldt om et par dage, er vi igennem Aalborg Kommune blevet gjort opmærksom på en til dels tømt grusgrav i Sønder Svenstrup"
https://www.geohav.dk/pdfarchive/498318881838856.pdf

Viden om lokalitet 1000:
https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

”VERDENS ENDE”, Lindholm
(537257 på på kortet ”Registrering af deponeringspladser 1945-1982”)

”Verdens Ende”, Lindholm: Uddrag fra ”Registrering af deponeringspladser 1945-1982”.

Luftfoto Egholm.

TV. 1954. De gule pile peger på de områder der senere hen er blevet opfyldt med eternitaffald mm.
TH. 2021. Det er meget tydeligt at kystlinjen har ændret sig betydeligt siden 1954

HVORFOR ER JORDFORURENINGSATTESTERNE FRA REGION NORDJYLLANDS DATABASE SÅ OVERFLADISKE?

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

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

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
'Fra: 01-01-1965'' Til: 11-11-1988'	ingen	1965 - 1988

1965-1988: På lokaliteten er der viden om følgende aktiviteter, som har eller kan have forurenet:
Navn på aktivitet: ”Fra 01-01-1965 Til 11-11-1988”
Branche: Ingen

Region Nordjylland har en meget overfladisk måde at kortlægge på i forhold til jordforurening. Dette område skal forestille at være V2 kortlagt (Dvs kortlagt som forurenet. *”Vidensniveau 2, V2-kortlagt. Vi har undersøgt grunden og konstateret, at den er forurenet”)*

https://rn.dk/regional-udvikling/jordforurening/soeg-forurenet-grund

Jordforureningsattest

REGION NORDJYLLAND

Udskrevet 29. maj 2021

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

Matrikel

4b Rødslet Hgd., Vadum, Aalborg Kommune

Adresse

Bejlerholm 1B, 9400 Nørresundby m.fl.

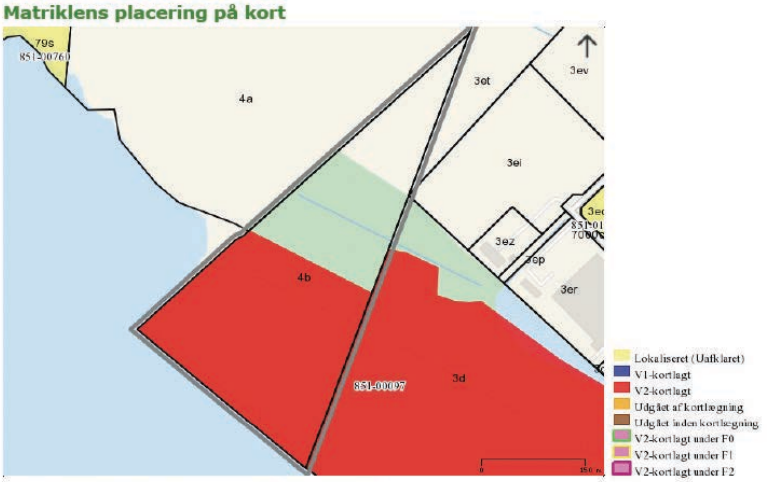
Matriklens status

Matriklen er: Kortlagt på vidensniveau 2 (V2-kortlagt).

Region Nordjylland har konstateret forurening på matriklen, og matriklen er derfor V2-kortlagt.

Lokaliteter på matriklen : 851-00097

Matriklens placering på kort



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

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

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
'Fra: 01-01-1965'' Til: 11-11-1988'	ingen	1965 - 1988

Region Nordjylland kortlægger, undersøger og oprenser forurenet jord. Formålet er at sikre rent drikkevand, overfladevand og menneskers sundhed. Kortlægningen efter jordforureningsloven er ikke færdig, og der vil derfor løbende kunne ske ændringer i regionens database. Læs mere om Region Nordjyllands arbejde med jordforurening på www.jordforurening.rn.dk eller www.tjekdingrund.dk. Få yderligere oplysninger ved at kontakte regionens "Kontor for Jordforurening": Telefon: 9764 8276 Mail til Birgitte Gorgin: bg@rn.dk Du kan desuden få oplysninger hos din kommune, om matriklen er omfattet af "områdeklassificering".

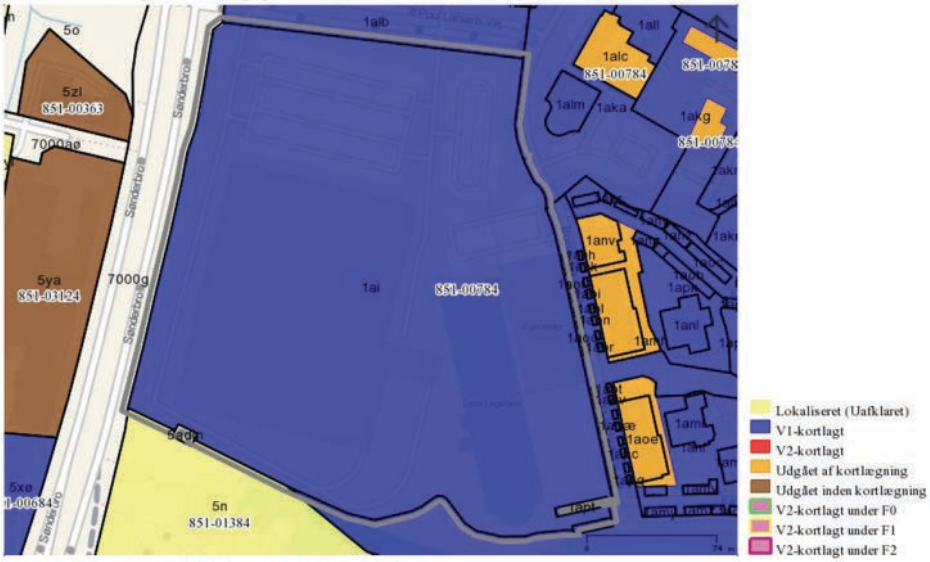
1/1 sider

Dette er den fulde udskrift af en jordforureningsattest

Selve grunden hvor Dansk Eternitfabrik lå på og som efterfølgende er blevet omdannet til et område med bolig og erhverv er V1 kortlagt. Dvs. kortlagt som muligt forurenet. Altså her hvor nogle af de største mængder rent asbestaffald ligger nedgravet! *"Vidensniveau 1, V1-kortlagt. Der er en mistanke om forurening. Grunden er ikke blevet undersøgt, og forureningen derfor ikke konstateret. "*

Navn på aktivitet: Fremstilling af plader med fibercement. **Branche: Ingen**

Matriklens placering på kort



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

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

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
Cementfabrik med olieoplag	Cementfabrikker	1898 - 1980
Fremstilling af tagplader med fibercement	ingen	1928 - 2005

På lokaliteten er eller har været konstateret følgende stoffer

- Benz[a]pyren
- Benzen
- Bly
- C10-C25 kulbr.frakt
- C20-C35 kulbrintefraktion
- C6-C35 kulbrintefraktion
- Cadmium
- Kviksølv
- Olie
- Olieprodukter

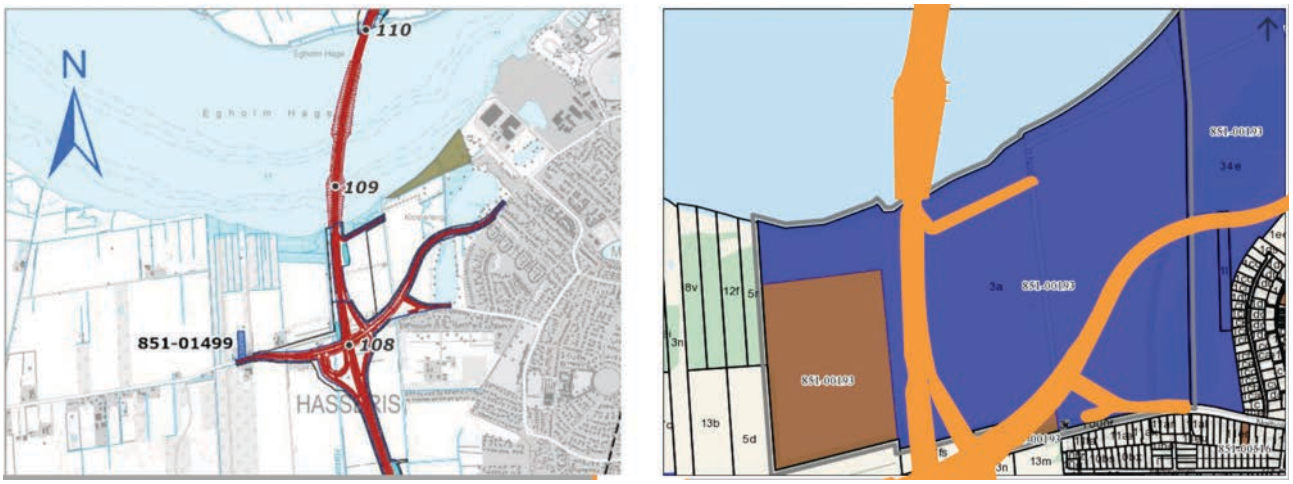
Hvorfor nævnes der i disse kortlægninger hverken branche, eternit eller asbest? **Både som borger og som virksomhed bør man have mulighed for at orientere sig om asbestforurening når man undersøger en matrikel på jordforureningsportalen!**

Til Region Nordjyllands ros må dog siges at de - efter vores henvendelse- i deres færdiggørelse af V1 kortlægningen af området ved Klosterengen (Matrikel 3a) har optegnet det som "fyldplads til affald fra Dansk

Eternit"

Vi finder det problematisk at Matrikel 3a ikke var forureningskortlagt i forbindelse med udarbejdelse af VVM redegørelsen. Den færdige kortlægning fortæller følgende:

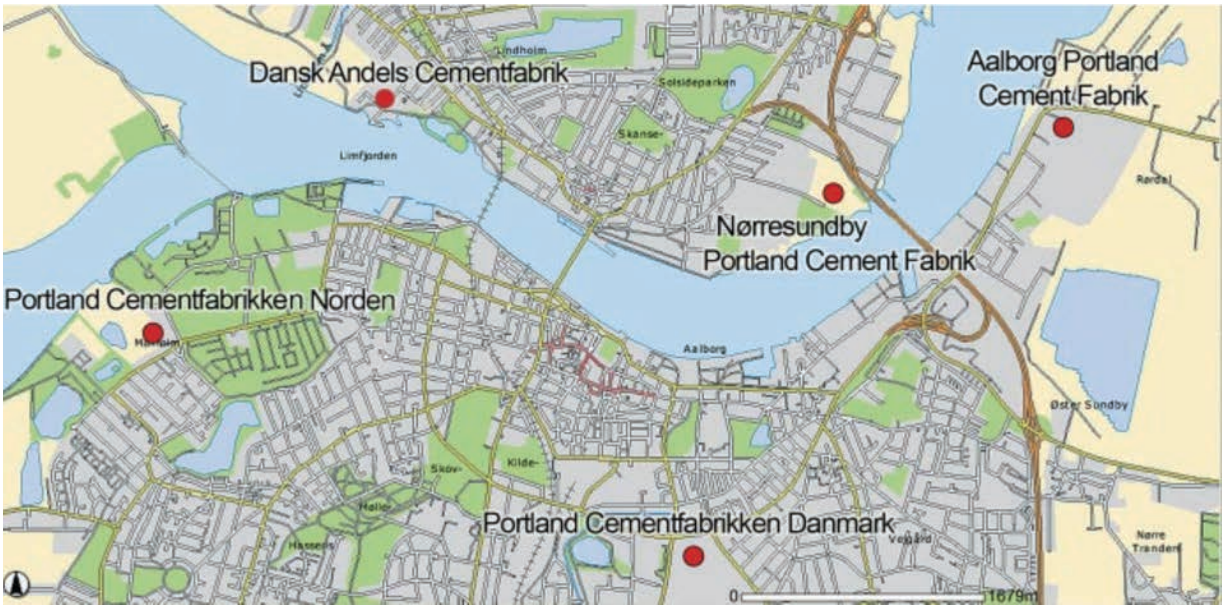
Navn på aktivitet: **Godkendt fyldplads til affald fra Dansk Eternit".**
Branche: Ingen
Driftsperiode 1977-1985



TV. Uddrag fra Miljøkonsekvensrapporten, VVM 2021
TH. Matrikel 3a V1 kortlagt. Færdigkortlagt efter offentliggørelsen af VVM 2021

HVORFOR STARTEDE F.L. SCHMIDT MED AT FYLDE OP MED AFFALD DISSE 5 STEDER?

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



Placeringen af F.L. Schmidts fabrikker

Der ligger således også store mængder asbestaffald fx på Eternitgrunden, i og omkring Kjærs Mølle Sø ved Håndværkervej, i Østerådalen, i Rørdal, i Gug osv.:

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

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

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

Som politiker har du et ansvar for at sørge for at der ikke tilføjes yderligere ofre i sagen om asbest. Alt for mange er allerede døde og borgerene i Aalborg skal IKKE udsættes for yderligere eksponering med kræft og død til følge.

På vegne af

BORGER BEVÆGELSEN

Lisbeth Fast og Sandra Jouatte, borgere i Aalborg

kontakt@lisbethfast.dk

sandra@sandrajouatte.com

Kære Folketingsmedlem

Sendt per mail til nfc@vd.dk

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 2/1-2022

Høringssvar vedr. Udkast til Forslag til Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

På vegne af foreningen Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinen fremsendes hermed vores bemærkninger til Transportminister Benny Engelbrechts "Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse."

Lovforslaget angår en motorvej, der i Folkemunde betegnes Egholm-motorvejen.

Det er Borgerbevægelsens oplevelse efter adskillige samtaler og deltagelse i flere samråd, at mange Folketingets medlemmer er i tvivl om deres opgave ved behandling af et lovforslag om en anlægslov, og at der generelt er manglende viden om det konkrete anlægsprojekt, Egholmmotorvejen.

Formålet med dette høringssvar er på pædagogisk vis at give Folketingets medlemmer, den nødvendige indsigt, idet det lovforslag, der er i høring, ikke "bare" kan rutinebehandles. Det er er meget alvorlige problemstillinger, der knytter sig til såvel proces som indhold af forslaget.

Derfor indeholde dette høringssvar indledningsvist i **afsnit 1** en redegørelse **om opgavefordelingen**, idet det præciseres, hvad Folketingets opgave er, når en transportminister fremlægger et lovforslag om en anlægslov.

Til brug for Folketingets varetagelse af sin opgave på vegne af os borgere indeholder høringssvaret tillige en sammenfatning af de problemstillinger, der knytter sig til det konkrete forslag til anlægslov om en Egholmmotorvej. Problemstillingerne opdeles i høringssvaret i fire overordnede afsnit med udgangspunkt i borgernes kritik: Retlig kritik, der knytter sig vejdirektoratets lovforberedende proces, kritik af den forudgående politiske proces, Retlig kritik af Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport, og retlig kritik af formuleringen af Udkast til anlægsloven.

I **afsnit 2** redegøres således for **den retlige kritik, der knytter sig til Vejdirektoratets lovforberedende proces**.

Den lovforberedende proces er varetaget af Vejdirektoratet på foranledning af tre på hinanden følgende transportminister, (Magnus Heunicke (A), Ole Birk Olesen (LA) og Benny Engelbrecht (A)).

Processen kritiseres for igennem en periode på mere end 10 år at være gennemført uden hjemmel i lovgivningen og med betydelige økonomiske konsekvenser for lodsejerne på og langs linjeføringen. Endvidere er der fremsat kritik om andre retlige mangler i processen om at vejdirektoratet har modtaget en betaling på 2.500.000 kr. i strid med lovgivningen af Aalborg Kommune. Aalborg Kommune har endvidere lovet Transportminister Benne Engelbrecht 6.000.000.000 kr. i medfinansiering, og dette løfte har tilsyneladende fået transportministeren til at medtage det "regionale udviklingsprojekt", da tilsagnet anføres som en "forudsætning" i Trafikforlig-2021. Derudover kritiseres processen for andre tilsidesættelser af lovbundne pligter.

Det gøres gældende, at der er tale om væsentlige retlige mangler i den lovforberedende proces, der dels kan have konsekvenser for de tre transportministre i henhold til ministeransvarsloven. Dels må medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt. Derudover har den ulovlige proces påført borgerne med ejendomme på eller tæt ved den planlagte linjeføring betydelige økonomiske tab.

I **afsnit 3** redegøres for **den politiske historik igennem en periode på mere end 20 år**, idet det er nødvendigt at forstå, hvorfor Folketinget præsenteres for et forslag til en Anlægslov om Egholmmotorvejen – som værende den absolut dyreste motorvej med den dårligste samfundsmæssige forretning, og dermed mindste trafikale effekt og med de største miljømæssige konsekvenser - hidtil set.

Beskrivelsen viser, hvorfor det er en retlig mangel, at en myndighed som Vejdirektoratet ikke har fornødent hjemmel til sine aktiviteter. Hjemmelskravet er en retssikkerhedsgaranti for borgere såvel som myndigheder.

Hjemmelskravet sikrer, at myndigheden og dens ansatte kan beskyttes mod utilstedelig politisk påvirkning, og dermed også at Folketinget kan have tillid til processen forud for præsentationen af et forslag til en anlægslov. Det kan Folketinget netop ikke have i forhold til Egholmmotorvejen.

Den politiske proces om Egholmmotorvejen har blokeret for Vejdirektoratets muligheder for at undersøge andre mere skånsomme og muligvis endda bedre trafikale løsninger, og samtidig udelukket borgerne for at deltage eller få indflydelse i processen. Den lukkede proces er udelukkende muliggjort fordi Vejdirektoratet har manglet lovhjemmel til brug for sine aktiviteter, som anført i afsnit 2. Både Folketingets og Domstolenes grundlovssikrede adgang til tilsyn med den udøvende myndighed (vejdirektoratets og transportministeren) lovforberedende arbejde, har dermed været afskåret i mere end 10 år.

I **afsnit 4** redegøres for borgernes kritik af Vejdirektoratets lovforberedende arbejde for så vidt angår **Miljøkonsekvensrapportens indhold**.

Du kan ikke blot afvise kritikken med henvisning til, at der jo altid er nogen, der er utilfredse. Kritikken er relevant af 2 grunde:

Noget af kritikken har retligt indhold. Borgernes retlige kritik kan efterprøves af domstolene, og kan medføre at selv en vedtaget anlægslov kan tilsidesættes som ugyldigt vedtaget.

Det er retlig kritik når Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen beskrives som mangelfuld og fejlbehæftet, og endda for at manipulativt at skjule de reelle konsekvenser af motorvejen. Det er ulovligt, hvis rapportens indhold er bevidst fejlbehæftet, eksempelvis pga. det politiske pres. Fejl og mangler kan dog medføre anlægslovens ugyldighed, uanset hvorfor de er der, fordi

miljøkonsekvensrapporten da ikke overholder VVM-direktivet som implementeret i vejlovens kapitel 2a om Miljøkonsekvensrapporten.

Det er tillige retlig kritik, når borgerne gør opmærksom på, at vejdirektoratet i sine vurderinger tilsidesætter anden lovgivning end VVM-direktivet, eksempelvis at det ikke på baggrund af vejdirektoratets rapporter med tilstrækkelig *"videnskabelig vished"* kan afvise at Egholmmotorvejen påvirker udpegningsgrundlaget for et Natura 2000-områder, fugle eller Bilag IV-arter. Kritikken angår da Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivets regler, som Vejdirektoratet (og dermed Folketinget) tillige skal iagttage. Tilsvarende gælder kritik, om at motorvejen kan påvirke vandmiljøet i Limfjorden, drikkevandet i Drastrup og ved Lindholm eller forurene luften med partikler eller asbest. Hvis kritikken er korrekt, vil en vedtagelse af anlægsloven kunne være i strid med vandramme-, drikkevand- luftramme – eller affaldsdirektivet.

Det gøres gældende, at en vedtagelse af Forslaget til anlægslov om en motorvej i Egholmlinjen rent faktisk ikke er forenelig med flere af de nævnte direktiver som implementeret i den danske lovgivning. En anlægslov kan gyldigt tilsidesætte ren dansk lovgivning, men ikke den del af den danske lovgivning, der implementerer EU-retten.

I afsnit 5 redegøres for borgebevægelsens kritik af Lovforslagets indhold

Det gøres gældende at lovforslaget kun opfylder Justitsministeriets vejledning om lovforslag, men at lovforslaget tillige skal opfylde kravene i VVM-direktivets artikel 8a.

Indholdsfortegnelse

1. Indledende om ansvarsfordeling 5
1.1. Vejdirektoratet og Transportministeren udfærdiger beslutningsgrundlag 5
1.2. Folketinget fører legalitetstilsyn og foretager den politiske afvejning 5
1.2.1. Tilsyn med den udøvende myndighed: Vejdirektoratet og Transportministeren 5
1.2.2. Foretager en miljøvurderingen i lyset af Miljøkonsekvensrapportens oplysninger 6
1.2.3. Afslå eller give tilladelse, jf. VVM-direktivets art. 8a 6
2. Retlig kritik af den lovforberedende proces 7
2.1. Ingen hjemmel til VVM-2011 eller miljøkonsekvensrapport-2021 7
2.2. Ingen hjemmel til Vejdirektoratets borgerhøring i 2011 eller den i 2021 7
2.3. Manglende implementering af VVM-direktivet for statslige veje 8
2.4. Ikke rettidig implementering af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i vejloven 8
2.5. Ingen lovhjemmel til tinglysning af byggelinje i 2015 9
2.6. Modtagelse af betaling og manglende saglighed i processen 9
2.6.1. Vejdirektoratet har modtaget betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune 9
2.6.2. Aalborg Kommune har tilbudt medfinansiering med 600.000.000 kr. 10
2.6.3. Vejdirektoratets uddelegering til partisk – muligvis inhabil underleverandør 10
2.7. Utilstrækkelig tidsramme for høring om lovforslaget 11
2.8. Manglende partshøring 11
2.9. Sammenfatning 12
3. Politisk historik 12
4. Borgernes kritik af Egholmmotorvejen 13
4.1. Den retlige kritik – overordnet beskrivelse 15
4.2.1. Folketingets mulige reaktion på retlig kritik 16
4.2. Miljøkonsekvenserne – overordnet beskrivelse 16
4.2.1. Egholmmotorvejens planlagte forløb – hvis lovforslaget vedtages 17
4.2.2. Egholmmotorvejens fordele - hvis lovforslaget vedtagelse 17
4.2.3. Egholmmotorvejens miljøkonsekvenser – hvis motorvejen vedtages 18
4.2.4. Mindre indgribende løsninger, der bør undersøges 19
4.2.5. Folketingets vurdering? 20
5. Folketingets afgørelse – nægtelse eller tilladelse 20
6. Afsluttende 24
Medsendte bilag 25

1. Indledende om ansvarsfordeling

Det er Folketinget, der skal behandle et lovforslag om en anlægslov og enten hjemsende, forkaste eller vedtage anlægsloven, jf. grundlovens § 73. Folketinget er en beslutningstagende myndighed.

1.1. Vejdirektoratet og Transportministeren udfærdiger beslutningsgrundlag

Hverken Transportministeren eller Vejdirektoratet er beslutningstagende myndighed, når et projekt efter grundloven skal vedtages ved en anlægslov. Vejdirektoratet varetager blot de lovforberedende dele af processen, herunder sagsbehandlingen i forbindelse med den lovforberedende proces.

Vejdirektoratet er altså "det tekniske redskab", der af Transportministeren er rekvireret til at frembringe et beslutningsgrundlag. Vejdirektoratet forholder sig til, hvad der kan lade sig gøre. Teknisk. Det kan alt, som bekendt. Vejdirektoratet hverken kan eller skal foretage den politiske afvejning: Om den tekniske løsning er ønskværdig for samfundets udvikling.

Beslutningen påhviler heller ikke Transportministeren.

Transportministeren kan kun foretage de politiske afvejninger i forhold til hvilke projekter, der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af, og naturligvis den politiske om det kan være muligt at opnå tilladelse ved en anlægslov.

1.2. Folketinget fører legalitetstilsyn og foretager den politiske afvejning

Folketinget har ved behandling af lovforslaget om en anlægslov for Egholmmotorvejen pligt en række opgaver, der skal varetages. Overordnet kan pligten opdeles i to: En pligt til at føre tilsyn med den udøvende myndigheds overholdelse af lovgivningen og dernæst, og hvis – og kun hvis - det vurderes, at lovgivningen er iagttaget at foretage den politiske afvejning: Er Egholmmotorvejen en politisk acceptabel løsning i lyset af de miljømæssige konsekvenser, dens trafikale konsekvenser og dens pris.

1.2.1. Tilsyn med den udøvende myndighed: Vejdirektoratet og Transportministeren

Det skal for det første sikres, at lovgivningen er iagttaget i den lovforberedende proces. Vejdirektoratet er en udøvende myndighed, der som enhver anden udøvende myndighed, skal arbejde med hjemmel i lovgivningen og iagttage de gældende regler.

Folketinget har efter grundlovens § 3 pligt til at føre tilsyn med den udøvende myndighed.

Når anlægsloven angår en motorvej, indbefatter den lovforberedende proces at Vejdirektoratet udarbejder en VVM (Vurdering af virkninger på miljøet) og fremlægger sine resultater i en Miljøkonsekvensrapport. Dette følger af VVM-direktivet. Processen er samordnet med de vurderinger (væsentlighedsvurdering/screening og habitatkonsekvensvurdering) der skal foretages efter fugle- og habitatdirektivet. I forhold til Egholmmotorvejens dokumenter, kan oplyses, at du finder væsentlighedsvurderingen/screeningen som et underbilag til Miljøkonsekvensrapporten. Vejdirektoratet har fravalgt at lave en habitatkonsekvensvurdering. Vurderingen i forhold til Bilag IV-arter, drikkevand, luft, forurening og jord m.v. finder du i Miljøkonsekvensrapporten.

Derudover skal Vejdirektoratet iagttage den almindelige lovgivning om myndigheders virke, herunder forvaltningsrettens grundsætninger.

Som nævnt indledningsvist er Vejdirektoratets arbejde vedvarende kritiseret for *ikke* at mangle hjemmel og for ikke at overholde den gældende lovgivning på en række punkter. For en uddybning af kritikken se høringssvarets afsnit 2.

Derudover er Vejdirektoratets vurderinger af miljøet som fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten og dens underbilag "væsentlighedsvurdering" vedvarende kritiseret for ikke at overholde VVM-direktivets artikel 5 som implementeret i 2016 i Vejlovens kapitel 2.a.

For uddybning af kritikken henvises til afsnit 3 og afsnit 4.

Det er Folketinget opgave at forholde sig til kritikken, jf. grundlovens § 3.

1.2.2. Foretager en miljøvurderingen i lyset af Miljøkonsekvensrapportens oplysninger

Kun hvis legalitetskontrollen, der udføres som beskrevet ovenfor, udmunder i en konklusion om, at lovgivningen er overholdt, kan Folketinget realitetsbehandle lovforslaget og foretage den miljøvurdering, som den beslutningstagende myndighed skal foretage, når anlægsloven angår et VVM-pligtigt anlæg.

Det er derfor Folketingets opgave i forbindelse med sin behandling, som den beslutningstagende myndighed, at iagttage afvejningen af de hensyn, der skal varetages efter VVM-direktivet, som implementeret i vejlovens kapitel 2a om Miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor beskrive miljøkonsekvenserne, hvis projektet rent faktisk udføres. Det er et beslutningsdokument. Det er først nu, hvor projektet er nået til nuværende stadium, at den politiske afvejning, skal foretages, altså af dig og de øvrige medlemmer af Folketinget.

Det er således Folketingets opgave at forholde sig til, om Transportministerens frembragte forslag til at løse de trafikale udfordringer "i Aalborg ved hændelser" i Limfjordstunnellen eller på Limfjordsbroen er et proportionalt valg i lyset af dets miljøkonsekvenser for befolkningen og menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder og kulturarv og landskab, samt samspillet mellem disse faktorer.

Til brug for din vurdering henvises til afsnit 4, underafsnit 4.2.

1.2.3. Afslå eller give tilladelse, jf. VVM-direktivets art. 8a

Inden lovforslaget vedtages endeligt skal Folketinget tillige sikre sig, at den tilladelse til projektet, som Anlægsloven udgør, opfylder betingelserne i lovkvalitetsvejledningen og VVM-direktivets artikel 8a. Transportministerens udkast til Forslag til anlægslov iagttager tilsyneladende kun delvist lovkvalitetsvejledningen, da der mangler en ekspropriationsbestemmelse som anført i lovkvalitetsvejledningens 2.7.4. Derudover er VVM-direktivets artikel 8a tilsyneladende slet ikke iagttaget.

Kritikken uddybes i høringssvarets afsnit 5.

2. Retlig kritik af den lovforberedende proces

Formålet med dette høringssvar er at gøre dig, som en af de 179 medlemmer af Folketinget, opmærksom på, at Folketinget indledningsvist er forpligtet til selv skal forholde sig til væsentlige retlige spørgsmål, forinden dette lovforslags behandling overhovedet kan fremmes.

Det gøres gældende, at der er alvorlige retlige mangler i processen, der må medføre at lovforslaget ikke kan realitetsbehandles.

Folketinget oplyses hermed om at forholde sig til, at det fremsatte forslag er frembragt på baggrund af en forudgående proces, hvor der i mere end 10 år IKKE har været noget hjemmelsgrundlag for vejdirektoratets udførte aktiviteter og beslutninger vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Der er tale om en væsentlig retlig mangel i den lovforberedende proces med betydelige økonomiske og personlige konsekvenser for en lang række berørte borger. Trods såvel vejdirektoratets og transportministerens åbenlyse kendskab til det manglende hjemmelsgrundlag og processens konsekvenser for borgerne, er processen fortsat så langt, at den nu er udmundet i et forslag til anlægslov.

2.1. Ingen hjemmel til VVM-2011 eller miljøkonsekvensrapport-2021

Vejdirektoratet har udarbejdet en VVM i 2011 og en administrativ opdatering i form af en miljøkonsekvensrapport i 2021.

I forbindelse hermed har vejdirektoratet kontaktet lodsejere og omboende med henblik på besigtigelse af deres ejendomme, afholdt borgermøder og annonceret VVM-processer i nyhedsmedier og egen hjemmeside. Arbejdets igangsættelse og de annoncerede linjeføringer har haft økonomiske konsekvenser og betydning for ejendomspriserne, navnlig for lodsejerne på og langs linjeføringen for Egholmmotorvejen.

Vejlovens kapitel 2a blev først vedtaget i 2016 ved lov nr. 658 af 08/06/2016 med i ikrafttrædelse dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende eller for enkelte bestemmelsers vedkommende den 16/5-2017. Den administrative opdatering i 2021 er ikke omfattet af ændringsloven, jf. ændringslovens § 7, stk. 3.

I perioden 2007 til 2017 indeholdt vejloven IKKE en hjemmel om at transportministeren eller Vejdirektoratet kunne udarbejde en miljøkonsekvensrapport, eller hvad denne i så fald skulle indeholde, om samarbejdet med andre myndigheder, parters rettigheder eller pligter eller offentlighedens adgang til deltagelse i processen.

2.2. Ingen hjemmel til Vejdirektoratets borgerhøring i 2011 eller den i 2021

Vejdirektoratet har dertil to gange sendt de udarbejdede rapporter i borgerhøring. Begge er annonceret samtidig med eller få uger inden igangsættelse på vejdirektoratets hjemmeside. Den sidste tillige på høringsportalen som ”et debatoplæg”. Ingen af de gennemførte borgerhøringer har noget hjemmelsgrundlag.

I den første borgerhøring i 2011 indkom en Danmarks rekord i indsigelser på 1.500 høringssvar.

I den anden borgerhøring i 2021, blev rekorden slået mange gange med 7.800 høringssvar (emnedelt). Der er således indleveret mere end 10.000 høringssvar i to borgerhøringer afholdt uden hjemmelsgrundlag.

Hjemmelsgrundlaget for vejdirektoratets borgerhøringer blev først indsat ved lovnr. 434 af 16/3-2021, der trådte i kraft den 1/4-2021 med virkning for fremtidige borgerhøringer. Hjemmelsgrundlaget er med andre ord først tilvejebragt EFTER den sidste borgerhøring om Miljøkonsekvensrapport 2021 for Egholmmotorvejen.

Dermed er ingen regler for hvordan høringen skal pågå, hvilken varighed den skal have, hvordan høringssvarene skal anvendes, eller hvordan de skal videreformidles eller anvendes.

Det kan konstateres, at vejdirektoratet har sammenfattet dem i beretninger, men at sammenfatningerne ikke yder høringssvarene retfærdighed. De gengives i politiserende rækkefølge, og med udvandet indhold. Borgernes kritik behandles overfladisk, endda tenderende til usagligt, også i forhold til påpegede fejl og mangler i rapporterne.

Det arbejde, Vejdirektoratet har udført, herunder det borgerrettede vedr. miljøvurderingsrapporterne om 3. Limfjordsforbindelse er pågået i mere end 10 år uden behørigt hjemmelsgrundlag. Høringerne kritiseres med rette som værende en skinproces.

2.3. Manglende implementering af VVM-direktivet for statslige veje

VVM-Direktiv 2011/92/EU trådte i kraft den 17/2-2012 som en kodificering af fire tidligere direktiver, der alle skulle være implementeret i perioden 3/7-1988 og inden 2011. VVM-ændringsdirektiv 2014/52/EU trådte i kraft 25/4-2014.

VVM-direktivets er ikke implementering rettidigt i forhold til den statslige vejplanlægning. Dette blev påtalt af EU-kommissionen ved *"Åbningsskrivelse - traktatbrudssag nr. 2019/2221, dokument dateret 11. oktober 2019 (ref.nr. SG-Greffe(2019)D/14879; C(2019)6661 final)".*

Det hjemmelsgrundlag, der er tilvejebragt ved ændringslov, lov nr. 658 af 08/06/2016, og ændringslov nr. 434 af 16/3-2021, udgør formentlig den implementering af VVM-direktivet, som er påkrævet af EU-kommissionen i sin åbningsskrivelse.

Hele processen frem til fremsættelse af forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse som Egholmmotorvej er således pågået i en periode, hvor Transportministeren såvel som Folketinget fuldt ud er bekendt med, at VVM-direktivet ikke var behørigt implementeret. Hvis Folketinget vedtager nærværende anlægslov på det foreliggende grundlag, vil Folketinget vedtage en anlægslov, der er frembragt efter en proces, hvor Folketingets forpligtelse efter traktaten til rettidig implementering af VVM-direktivet er åbenlyst tilsidesat. Vedtagelsen af anlægsloven vil indebære, at Folketinget med åbne øjne vedtager en anlægslov, hvor VVM-direktivets forpligtelser beviseligt er tilsidesat i forhold til borgerne og på bekostning af alle de hensyn der ligger til grund for VVM-direktivet.

2.4. Ikke rettidig implementering af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i vejloven

Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet er dertil først implementeret på vejlovens område ved bkg. nr. 451 af 8. maj 2017 om administration af visse arter for så vidt angår statslige vej- og

jernbaneprojekter. Bekendtgørelsens trådte i kraft den 16/5-2017, men finder imidlertid ikke anvendelse på Egholmmotorvejen, jf. § 12, stk. 2.
Ingen af disse direktiver er iagttaget i nærværende proces.

Den vurdering, der i 2011 blev betegnet som en "konsekvensvurdering", har intet hjemmelsgrundlag. Materielt opfylder rapporten ikke kravene til en konsekvensvurdering, og vurderingen er fejlbehæftet i betydelig grad.

I 2021 udarbejdes ikke engang en konsekvensvurdering, men kun en væsentlighedsvurdering/screening. Også den mangler hjemmelsgrundlag.

Materielt er også den umådelig kritisabel.
Vejdirektoratet har reelt ikke iagttaget habitatdirektivet eller fuglebeskyttelsesdirektivets krav, i de vurderinger der er foretaget.

Hvis Folketinget vedtager nærværende anlægslov på det foreliggende grundlag, vil Folketinget vedtage en anlægslov, der er frembragt efter en proces, hvor Folketingets EU-retlige forpligtelser efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet er tilsidesat.

2.5. Ingen lovhjemmel til tinglysning af byggelinje i 2015

I 2015 tinglyste vejdirektoratet en vejbyggelinje ved servitut af 22.05.2015 om 3. Limfjordsforbindelse på matriklerne tilhørende samtlige lodsejere på linjeføringen for Egholmlinjen. I alt 178 matrikler.

Tinglysningen er sket uden forudgående vedtagelse af en anlægslov for den pågældende strækning, uden Folketingets godkendelse af VVM-grundlaget overhovedet.

Også den tinglysning er sket uden behørig lovhjemmel. Vejdirektoratet henviser til at tinglysning er sket med hjemmel Vejlovens § 45. Bestemmelsens kan ikke anvendes som hjemmelsgrundlag for tinglysning af vejstrækninger, der først skal vedtages ved en anlægslov. Tidligere har Vejdirektoratet at tinglysningen er sket med henvisning til at vejstrækningen er optaget på statens vejplan. Hvordan kan vejen være det, når den end ikke er vedtaget?

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets tinglyste vejbyggelinje, blev tinglyst ulovligt.

Tinglysningen har haft betydelige økonomiske konsekvenser for borgerne i forhold til belåning og salgspriser. Såfremt det er korrekt, at der mangler hjemme til trinlysning af Vejbyggelinjen, gøres opmærksom på, at tinglysningen kan være ansvarspådragende og at borgerne, der har lidt tab, kan være berettiget til erstatning.

2.6. Modtagelse af betaling og manglende saglighed i processen

2.6.1. Vejdirektoratet har modtaget betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune

I 2018 indgik vejdirektoratet en aftale med Aalborg Kommune om at udarbejde den administrative opdatering kun for Egholmmotorvejen mod modtagelse af en betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune. Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg kommunens tilbud om, og vejdirektoratets modtagelsen af denne betaling er ulovlig.

Til orientering kan oplyses, at Borgerbevægelsen har anmodet Ankestyrelsen om at tage stilling til om kommunens betaling er lovlig i henhold til vejloven, hvorefter udgiften påhviler vejdirektoratet. Klagen til Ankestyrelsen medsendes som **Bilag 1.** Folketinget bedes forholde sig til, om Vejdirektoratet kan modtage betaling for arbejde vedrørende det statslige vejnet uden lovhjemmel.

2.6.2. Aalborg Kommune har tilbudt medfinansiering med 600.000.000 kr.

Trafikforlig 2021 indeholder Egholmmotorvejen som en del af forligsteksten, under "Regionale udviklingsprojekter". Heraf fremgår også at forliget, at "***det forudsættes, at Aalborg Kommune (…) bidrager med 600 mio. kr. til de respektive regionale udviklingsprojekter i Aalborg (…).***"Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg kommunens løfte om dette bidrag er afgivet uden behørig hjemmel. Der er tale om et statsligt vejprojekt og den økonomiske forpligtelse til afholdelse af udgifterne til statslige vejanlæg er reguleret i vejloven. Den påhviler staten. Der er ikke hjemmel til at fravige vejloven ved aftale.

Til orientering kan oplyses, at denne Borgerbevægelsen tillige i sin klage til Ankestyrelsen (se Bilag 1), anmoder om Ankestyrelsens stillingtagen hertil. Folketinget bedes forholde sig til, om forligets parter lovligt kan indgå forlig "under forudsætning" af løfter om kommunal medfinansiering til vejstrækninger, der ikke er vedtaget af Folketinget ved en anlægslov.

2.6.3. Vejdirektoratets uddelegering til partisk – muligvis inhabil underleverandør

Det vil fremgå af Borgernes høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov, at vejdirektoratets saglighed betvivles af flere grunde.

En grund er Vejdirektoratets valg af uddelegering af arbejdet med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter til underleverandørerne Cowi i 2011 og senest Rambøll i 2021, der har en økonomisk interesse i projektets fremme. Cowis interesse er af mere generel karakter, mens Rambølls interesse øjensynligt angår den specifikke linjeføring for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmmotorvejen. Den interesse ses af, at Rambøll er medlem af Aalborg Alliancen. Aalborg Alliancen er etableret af Aalborgs Borgmester, Thomas Kastrup-Larsen (A). Borgmester såvel som hans Alliance har det erklærede formål at fremme en motorvej i Egholmlinjen.

Når Rambøll udfærdiger en Miljøkonsekvensrapport på vegne af en myndighed, som en del af myndighedens sagsbehandling, er det ikke uden betydning, at virksomheden har specifikke interesser i den konkrete linjeføring. Virksomheden skal opfylde de samme forvaltningsretlige habilitetskrav som den offentlige myndighed, arbejdet udføres for, i forhold til den sagsbehandling, der udføres på vegne af myndigheden. Borgerne betvivler om habilitetskravene er opfyldt.

Hvorvidt Rambølls medlemskab af Aalborg Alliancen er tilstrækkelig til at der foreligger egentlig inhabilitet, kan komme an på en prøvelse, foreløbig påpeges blot, at der er retssikkerhedsmæssige betænkeligheder til den forudgående sagsbehandling af dette lovforslag, som Folketinget nødvendigvis må forholde sig til.

Efter VVM-direktivets artikel 9a er skal de kompetente myndigheder beviseligt være objektive, og *"ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt."* Habilitet eller ej, er det i al fald ikke åbenbart, at der ikke er anledning til "interessekonflikt".

2.7. Utilstrækkelig tidsramme for høring om lovforslaget

Udkast til anlægslov er sendt i høring på høringsportalen den 3/12-2021, sammen med en høringsliste og et høringsbrev. Høringsperioden forløber fra 3/12-2021 til 2/1-2022.
Høringsbrevet blev opdateret den 10/12-2021, efter at flere borgere havde rettet henvendelse til vejdirektoratet med tvivl om borgernes adgang til at besvare høringen. Der går således 7 dage før det står klart for den brede offentlighed, at en høring om en anlægslov, kan besvares af almindelige borgere – og ikke kun de anførte myndigheder og organisationer på høringslisten.

Folketinget bedes derfor forholde sig til, om VVM-direktivets artikel 6, stk.6 og stk.7, er opfyldt. Det fremgår heraf, at borgerne skal have rimelige tidsrammer, og at en høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport ikke må være under 30 dage.

Minimumstidsrammen på 30 kalenderdage er kun akkurat opfyldt. Tidsrammen omfatter den travleste periode på året, december, og medtager helligdage og stærke traditionsrige dage. Det er der ikke taget hensyn til. Der er heller ikke taget hensyn til, at der er udmeldt forsamlingsforbud, at der gælder restriktioner for vores adfærd og at smittetallene er stigende på grund af Corona og Omicron. Foruden den berørte offentlighed, er på høringslisten offentlige myndigheder og foreninger, der alle vanskeligt kan nå igennem de beslutningsgange det kræver at udfærdige et begrundet høringssvar.

Finder Folketinget at det er forsvarligt at håndtere en borgerhøring, et af demokratiets finest redskaber, så stedmoderligt?

Til orientering kan tillige oplyses at høringssvar skal sendes til en almindelig medarbejdermail, tilhørende projektleder Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk. Modtager mailadresse er brudt sammen tilsyneladende den 1/2-2022. Ingen kan således sendes høringssvar til den oplyste modtager de to sidste dage af den anførte periode

2.8. Manglende partshøring

Forslaget til anlægslov er tydeligvis opbygget i henhold til Justitsministeriets Lovkvalitetsvejledning, herunder også i forhold til den anvendte procedure for offentliggørelse.

Imidlertid er der ikke tale om et almindeligt lovforslag, men om et forslag til en anlægslov, der har ekspropriativt virkning.

Det er et singulært lovforslag, der har konkrete konsekvenser for lodsejeren på linjeføringen og omboende. Der er imidlertid ikke sket partshøring i forbindelse med høringen om udkast til Lovforslag til 3. Limfjordsforbindelse.

Det gøres gældende at det er en væsentlig retlig mangel.

Hvis loven vedtages, udgør loven en tilladelse til projektet, der har samme virkning som enhver anden VVM-tilladelse, og kan dertil danne grundlag for ekspropriation. I henhold til almindelige forvaltningsretlige grundsætninger har disse personer en væsentlig retlig interesse i udkast til Lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse.

Til støtte herfor henvises til at de berørte lodsejere er blevet partshørt i forbindelse med såvel borgerhøringen i 2011 og borgerhøringen i 2021 om miljøkonsekvensvurderingen, og i forbindelse linjeføringen ved tinglysningen af Byggelinjen.

Den manglende partshøring har resulteret i at berørte lodsejere, har måtte læse om udkast til anlægslov og høringsperioden på Facebook. Der er opstået stor forvirring om, hvem der er berørt, fordi folk naturligt lægger til grund, at der er valgt en variant af linjeføringen, der ikke angår deres ejendom. Ingen er således klar over, forløbet af den præcise-linjeføring. Den usikkerhed afklares end ikke ved at gennemlæse udkast til lovforslag. Den valgte linjeføring, er end ikke illustreret.

2.9. Sammenfatning

Det gøres gældende, at der er tale om væsentlige retlige mangler i den lovforberedende proces, der dels kan have konsekvenser for de tre transportministre i henhold til ministeransvarsloven. Dels må medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt. Derudover har den ulovlige proces påført borgerne med ejendomme på eller tæt ved den planlagte linjeføring betydelige økonomiske tab.

Det er Folketinget, der skal sikre sig at regeringen og dens ministrene overholder lovgivningen og EU-retlige forpligtelser. Borgerbevægelsen opfordre dig til at forholde dig til den meget alvorlige kritik af processen frem til dette lovforslags fremsættelse.

3. Politisk historik

Netop Egholmmotorvejen udgør en afslutning af et projekt påbegyndt før årtusindskiftet af Nordjyllands Amt, hvor Orla Hav (A) var Amtsborgmester. Orla Hav (A) har igennem hele processen som Egholmmotorvejen har gennemgået været medlem af Folketinget og medlem af Transportudvalget.

Nordjyllands Amt fik underkendt en VVM-proces både i 2003 og 2006 af Skov- og Naturstyrelsen vedr. egholmmotorvejen.

Underkendelsen skete på grund af graverende fejl i Miljøkonsekvensrapportens habitatvurdering vedr. Habitatdirektivets Bilag IV-arter, herunder strandtudsen, spidssnudet frø og stor vandsalamander.

I forbindelse med strukturreformen i 2007 anmodende Amtet, om at Vejdirektoratet afsluttede Miljøkonsekvensvurdering, men kun for Egholmmotorvejen. Dette arbejde påtog Vejdirektoratet sig, men anførte dog, at det var bedst, der indgik alternativer. Der arbejdes videre med to alternativer til Egholmmotorvejen: En Lindholmmotorvej med 4 spor og en østligløsning bestående af 6 spor.

Lovgrundlaget der muliggjorde en prøvelse af VVM-rapporterne blev til din orientering samtidig med strukturreformen fjernet.

Dette er baggrunden for, at Vejdirektoratet udarbejdede en ny Miljøkonsekvensrapport, som da blev betegnet med titlen ”VVM”. Denne blev sendt i borgerhøring i 2011 (herefter VVM-2011) for de tre linjeføringer.

De to vestlige, Egholmlinen og Lindholmlinjen, udgjorde begge en forlængelse af E39, hver med fire spor og men en afkørsel til City Syd. Den tredje linjeføring bestod af den østlige, der kun udbyggede E45, men med hele to ekstra tunnelrør hver med 3 spor. Denne havde ingen afkørsel til City.

VVM-2011 blev sendt i Borgerhøring hen over sommerferien 2011, der udmundende i en Danmarks-rekord på 1.500 høringssvar.

> Kritikken i høringssvarene angik navnlig en tekniske udfærdigelse af de 3 linjeføringer, der umuliggjorde reel sammenligning af de trafikale fordele. Det var åbenlyst, at projektforslagets øst-linje ikke ville kunne aflaste Limfjordsbroen, når der manglede en afkørsel til City Syd. Det var også åbenlyst, at den samfundsmæssige forrentning for øst-linjen ville være utrolig lav, når den jo ikke medførte tidsbesparelser for trafikanterne. Det var tillige påfaldende, at den var placeret fysisk uhensigtsmæssigt med to ekstra tunneller og en udvidelse med hele 6 spor igennem et industriområde med bekostelige olietanke. Enhver kunne se, at Øst-linje ikke var udfærdiget som et reelt alternativ. Den var uegnet til at løse de trafikale udfordringer og dertil økonomisk urealistisk.
>
> Tilsvarende havde ingen anset Lindholmlinjen, som et realistisk bud. Den blev forkastet af såvel byråd som regionsråd som for at være for bynær.

Hvorfor overhovedet VVM-vurdere to linjeføringer, der på forhånd ikke var bud på en reel løsning?

Spørgsmålet er aldrig besvaret officielt, men det antages, at svaret hænger sammen med, at Amtet på forhånd havde besluttet sig for, at egholmmotorvejen skulle vælges, og at alternativerne kun skulle med at syne af en reel vurdering.
Hændelsesforløbet, der beskrives ovenfor, er baggrunden for, at du i dag sidder med et forslag til en anlægslov om Egholmmotorvejen.

Det var den eneste – undersøgte linjeføring – der på papiret i 2011 kunne løse udfordringerne om kø ved tunnellen og på Limfjordsbroen i myldretiden og ved hændelser. Der blev ganske enkelt ikke undersøgt andre reelle alternativer, heller ikke åbenbart bedre trafikale forslag.

Et meget lille flertal i Aalborg Byråd stemte midt i borgerhøringen dertil for Egholmmotorvejen.

Stemmerne fordelte sig 13-18, men reelt var der tale om et flertal på kun tre (14-17) da daværende borgmester Henning G. Jensen (A) oplyste, at han kun stemte for, for at undgå at komme i mindretal som borgmester.

Det er denne afstemning, der ligger til grund for de politiske hensigtserklæringer i trafikforlig 2014, og dernæst 2019 og 2021.

4. Borgernes kritik af Egholmmotorvejen

VVM-vurderingen vedr. Egholmlinjen fra 2011 kritiseres politisk for at linjeføringen faktisk ikke at løse den trafikale udfordring godt nok. Navnlig ikke i lyset af dens beskrivelse af de voldsomme miljø-mæssige konsekvenser. De Miljømæssige konsekvenser, der er indeholdt i rapporten kritiseres til-lige af borgerne for ikke at være fyldestgørende. Dette er som allerede forklaret en retlig kritik.

Muligvis er borgernes kritik den reelle baggrund for, at VVM-2011 i løbet af 2018-2020 blev administrativt opdateret af Vejdirektoratet, men kun forså vidt angår Egholmlinjen. Eller også skyldes det Aalborg Kommune betalte Vejdirektoratet 2.500.000 kr. som medfinansiering af den administrative opdatering? Hvem ved?

Den opdaterede Miljøkonsekvensrapport-2021 blev i al fald udarbejdet og sendt i Borgerhøring i forsommeren 2021.

Ved denne høring indkom 7800 høringssvar. En ny Danmarksrekord. VVM-vurderingen kritiseres på ny. Dels er kritikken politisk: Egholmmotorvejen løser stadig ikke de trafikale udfordringer, den medfører for voldsomme konsekvenser. Kritikken er også retlig: Rapporten indeholder graverende fejl og tilsidesætter direktiver med miljøbeskyttelses om formål.

4.1. Den retlige kritik – overordnet beskrivelse

Miljøvurderingen fra 2011 kritiseres for at have graverende fejl, bl.a. i sine habitatvurderinger, eks. var Bilag IV-arten strandtudse glemt på sydsiden af Limfjorden ved Nørholmsvej og vurderingerne vedr. trækfuglen Lysbuget Knortegås i og ved Natura 2000-området (N15, H15 og F1).

Kritikken er på nuværende tidspunkt ikke efterprøvet retligt, da lovgrundlaget, der gav mulighed for retlige efterprøvelse ved en uvildig instans af fejl i en VVM, som nævnt forsvandt sammen med amternes nedlæggelse. Der er ingen tilsyn med statslige styrelser, som vejdirektoratet, og deres VVM-arbejde i den lovforberedende proces. Der er heller ikke siden indført en hjemmel, der muliggør retlig efterprøvelse af Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapporter i den lovforberedende fase.

Borgerne har påpeget nye fejl i habitatvurderingerne vedr. Bilag IV-arter og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området i Miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Derudover påpeges fejl i beskrivelsen af miljøkonsekvenserne, herunder glemte asbest-deponier med tonsvis af asbestaffald, der bl.a. er bortskaffet som opfyld i søer og i fjorden med gradvis landindvinding til følge, som burde være beskrevet og vurderet i rapporten.

Kritikken afvises af Transportminister Benny Engelbrecht (A) overfor et Folketingsmedlem, der igennem § 20 spørgsmål og samråd har udført legalitetstilsyn som Folketingsmedlem. Det er Transportministerens hovedansvar at sikre sig, at forvaltningsretlige grundsætninger er iagttaget af Vejdirektoratet og at Vejlovens krav i kapitel 2a til en Miljøkonsekvensrapport er opfyldt, inden han fremsætter et forslag til anlægslov. Transportministeren afviser kritikken som opfunden og uberettiget i forhold til Vejdirektoratet, som han mener, man kan have fuld tillid til.

Det er imidlertid ikke det, kritikken drejer sig om.

Kritikken er retlig. Lovgivningen skal overholdes af Transportministeren og af Vejdirektivet. Det er ikke et spørgsmål om tillid.

En Miljøkonsekvensrapport skal efter VVM-direktivet som implementeret i Vejlovens kapitel 2a være fuldstændig og uden væsentlige fejl. Der er grænser for, hvor mange fejl og mangler, der må være i en miljøkonsekvensrapport og navnlig i habitatvurderingerne.

Det er Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen ikke ifølge omboende borgere, herunder borgere der er øjenvidner til asbestdeponiernes etablering, eller som selvstændigt har fremskaffet myndighedens dokumenter vedr. deponierne.

I borgernes høringssvar i forbindelse med den høring, der pågår i december 2021 med høringsfrist den 2/1-2022, vil Folketinget endvidere blive oplyst om en lang række af andre fejl i miljøkonsekvensrapporten om glemte eller udskudte miljøforhold, eller om fejl og manipulationer med fremstillingen af miljøkonsekvenserne. Det er relevant kritik. Den kan ikke bare affærdiges.

Efter Borgerbevægelsen opfattelse er der for mange fejl og mangler i rapporternes fremstillinger af Miljøkonsekvenserne.

Dertil er det utvivlsomt direktivstridigt og i strid med Vejlovens kapitel 2a, at udskyde nødvendige undersøgelser og vurderinger vedr. miljøkonsekvenser af asbestdeponierne til projekteringsfasen.

Transportministerens udtalelser beror på en retsvildfarelse om Miljøkonsekvensrapportens funktion i en VVM-proces.

4.2.1. Folketingets mulige reaktion på retlig kritik

Efter VVM-direktivet er det Folketinget, der er beslutningstagende myndighed, når der skal gives tilladelse til et VVM-pligtigt anlæg ved en anlægslov, jf. Grundlovens § 73.

Du sidder derfor nu som et medlem af den beslutningstagende myndighed, Folketinget, med et forslag til en anlægslov for Egholmlinjen i hånden, der er udfærdiget på baggrund af ovenstående proces og på baggrund af et VVM-grundlag, hvor borgerne igennem mere end et årti fastholder sin kritik, om at miljøkonsekvensrapporterne er fejlbehæftet.

Kritikken er vedholdende og fremsættes af et stigende antal borgere, herunder borgere med professionel indsigt i det, de udtaler sig om. Kritikken afvises af Transportmisteren, der forlader sig på Vejdirektoratets sagkundskab, men ikke forholder sig sine pligter i henhold til lovgivningen.
Det er nu Folketingets ansvar at sikre sig at beslutningsgrundlaget – altså VVM-2011 og Miljøkonsekvensvurdering 2021 tilsammen udgør et – juridisk set – fyldestgørende beslutningsgrundlag.

Hvis borgerne har ret i kritikken, vil selv anlægslovens vedtagelse kunne tilsidesættes som ugyldig af domstolene. Domstolene kan også tillægge retssagen opsættende virkning for projektet.

Du - og din Folketingsgruppe – skal derfor selvstændigt forholde jer til Borgernes høringssvar i VVM-processen i sommerferien i 2011, og i forsommeren 2021 og nu i høringen om Udkast til Lovforslag for 3. Limfjordsforbindelse igangsat hen over julen 2021.

Er Borgernes kritik af fejl og mangler i miljøkonsekvensrapporten og processen berettiget?

Hvis Folketinget vurderer, at kritikken er berettiget og miljøkonsekvensrapporten er ufyldestgørende, kan projektet helt forkastes eller det besluttes, at manglerne skal udbedres.

4.2. Miljøkonsekvenserne – overordnet beskrivelse

Hvis Folketinget finder, at Miljøkonsekvensvurderingen og dens underrapporter, herunder "Væsentligheds-vurderingen" er fyldestgørende, kan lovforslaget behandles. Det er som nævnt Folketinget, der efter grundlovens § 73 er beslutningstagende myndighed. Det er ikke regeringen. Det er ikke Transportministeren. Det er ikke vejdirektoratet. Det er retligt: dig sammen med de 178 andre medlemmer.

Formålet med VVM-direktivet er at sikre et højt beskyttelsesniveau med mere bæredygtige løsninger, hvor miljøhensyn integreres i forberedelse og godkendelse af projekter.

Det forudsættes i så fald i VVM-direktivets artikel 8, at den beslutningstagende myndighed skal foretage den nødvendige "miljøvurdering", herunder tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger der er indsamlet. Det er hele formålet med processen. Den skal sætte offentlige myndigheder og andre organer i stand til at træffe oplyste beslutninger, som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet samt på menneskers sundhed og trivsel.

Det er altså efter VVM-direktivet Folketingets ansvar som beslutningstagende myndighed at foretage den politiske vurdering af, om Egholmmotorvejen skal realiseres, herunder om dens forbedring af trafiksituationen ved Aalborg, står mål med en estimeret statslige udgift på mere end 7 mia. kr. i lyset af projektets miljømæssige konsekvenser for befolkning og menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder og kulturarv og landskab.

Til brug for den vurdering skal Folketinget selv forholde sig til Vejdirektoratets beskrivelse af projektets konsekvenser i VVM-2011 og Miljøkonsekvensrapport-2021's administrative opdatering af data for Egholmlinjen, samt borgernes høringssvar afgivet vedr. Vejdirektoratets VVM-rapporter.

Vejdirektoratet har sammenfattet begge høringer i en beretning i henholdsvis 2012 og 2021. Beretninger yder ikke høringssvarene retfærdighed, men gengiver dem i politiserende rækkefølge og med udvandet indhold. Borgernes kritik behandles overfladisk tenderende til usagligt, også i forhold til påpegede fejl og mangler i rapporterne. Beretningerne må betragtes som et internt arbejdsredskab uden reel betydning for behandlingen af lovforslaget. Borgernes høringssvar bør i stedet tilgås direkte på Vejdirektoratets hjemmeside, eller Folketinget kan anmode om at kritikken fremstilles på en mere objektiviseret og retvisende facon.
Antageligvis kan fremsætte tilsvarende kritik af Vejdirektoratets sammenfatning af Borgernes høringssvar afgivet under Borgerhøringen vedr. Udkast til lovforslaget.

I det følgende skitseres Egholmmotorvejen og dens konsekvenser set fra et flertal af borgernes synsvinkel.

4.2.1. Egholmmotorvejens planlagte forløb – hvis lovforslaget vedtages

Egholmmotorvejen udgør en 22,3 km lang forlængelse af den eksisterende Hirtshals-motorvej, E39, i nord, frem til E45 syd for fjorden med 5 tilslutningsanlæg og 2 motorvejskryds. (Forslag til anlægslov, se kortet side 6).

Størstedelen af strækningen forløber kun få hundrede meter fra samtlige vestlige boligområder i Nørresundby og Aalborg. Motorvejen er kun fri af bymæssig beliggenhed få kilometer nord for fjorden. Motorvejen er i bymæssig bebyggelse, hvor den krydser Limfjorden og hele dens forløb syd for fjorden helt frem til tilkoblingen til E45 syd ved boligområdernes afslutning ved Dall. Selv de allernærmest beliggende oplandsbyer som Vadum, Frejlev, Svenstrup, skal forsat køre på landevej frem til Nørresundby eller Aalborg, da trafikanterne kun opnår en tilkørselsadgang til motorvejsnettet ca. 5 km. før de plejer. Afstanden mellem den foreslåede forlængelse af E39 og den eksisterende E45 er på det bredeste sted kun 10 km. (Forslag til anlægslov, se kortet side 6, samt vejteknisk beskrivelse side 24)

Motorvejen har et forløb med 4 spor i bredden, der skal bygges på søjler og forløbe over terræn på en dæmning fra 2,5 m. eller på søjler over eksisterende indfaldsveje, det meste af vejen på søjler 10-20 meter i højden.

Det er med andre ord, ikke en motorvej "nænsomt" indpasset i det eksisterende terræn.

4.2.2. Egholmmotorvejens fordele - hvis lovforslaget vedtagelse

Ifølge lovforslagets bemærkninger

*"vil den **mest markante virkning** på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet **mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen. Ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettere adgang for medarbejdere, kunder transport af varer m.m."***

(Forslag til Udkast til anlægslov, side 23).

4.2.3. Egholmmotorvejens miljøkonsekvenser – hvis motorvejen vedtages

Den mest markante virkning, som Vejdirektoratet anfører, som kan opnås ved Egholmmotorvejens etablering, udgøres kun af mindsket risiko for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 (mig: navnlig i tunnellen) eller på Limfjordsbroen, og forkortet rejsetid (mig: ca. 5 min., når der ses bort fra hændelser) i og omkring Aalborg.

Det er åbenlyst, at flertallet af Borgerne ikke støtter det fremsatte forslag om en Egholmmotorvej som en acceptabel løsning af de trafikale udfordringer i Aalborg "ved hændelser".
Borgerne – og et stort mindretal i de politiske organer - finder de miljømæssige konsekvenser af forslaget alt for voldsomme, navnlig i lyset af, at trafiksituationen kan løses uden disse betydelige konsekvenser.

Kritikken af Egholmlinjen, der både har retligt og politisk indhold, angår navnlig

- Uacceptabel stigning i sundhedsskadelig **indendørs-støj** for mere end 26.000 borgere. Konsekvenserne forsvinder ikke ved at vejdirektoratet henholder sig til særlige gennemsnits beregningsmetoder på baggrund af mindre trafik end vejens kapacitet, og kun oplyser om støj, der med de "beregninger" overstiger 58 db.

- Uacceptabel stigning i sundhedsskadelig og stærkt generende **udendørs støj** for et ubelyst men meget stort antal borgere.

- Uacceptabel **forurening af grundvand/drikkevand** i Drastrup og Lindholm, der forsyner 1/3 af byens borgere, i strid med drikkevandsdirektivet. Konsekvenserne forsvinder ikke af, at det ikke er Vejdirektoratets opgave at forsyne Aalborgs borgere med rent drikkevand.

- Uacceptable sundhedsmæssige risici for befolkningen i forhold til **lungehindekræft ved indånding**, når anlægget påbegyndes på uoplyst grundlag med etablering midt i Dall, Aalborg og Nørresundbys gamle (uregistrerede) asbestdeponier på land og når op hvirvlet asbestfibre fra fjordens sediment tørrer ud i strandkanten langs fjorden. Risikoen forsvinder ikke af, at deponiernes kendte eksistens afvises af vejdirektoratet og Transportministeren.

- Uacceptable sundhedsmæssige risici for **bughindekræft og testikelhindekræft** ved synkning af asbest, når asbestfibre aflejret i fjordens sediment frigives til vandsøjlen og føres med strømmen til badeområderne bl.a. ved Egholm, Nørresundby strandpark, Friluftsbadet, og Aalborg Havnebad, eller optages i fødekæden i fisk, fugle og pattedyr. Risikoen

forsvinder ikke af, at deponiernes kendte eksistens og brugen af fjorden ”som losseplads” afvises af vejdirektoratet og Transportministeren.

- Uacceptabelt **tab af materielle goder** i form af økonomiske konsekvenser for nærliggende ejendommen, der bliver usælgelige, umulige at belåne, eller må sælges langt under nuværende ejendomspris. Det er Aalborgs nuværende dyreste kvarterer. Hvor skal borgere, der hidtil har værdsat rolige boligområder, bosætte sig herefter?

- Uacceptabelt **tab af rekreative arealer** på land og til vands, der benyttes af byens borgere og de mange foreninger, der er navnlig knyttet til de vestlige bydele. Problemet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet fortier eksistensen af de mange foreninger i området.

- Uacceptabelt **tab af kulturarv og landskab**, herunder at øen Egholm landfæstets, Lindholm Høje skamferes, Øster Å-dalen gennemskæres af endnu et motorvejs-anlæg og det flade havbundslandskab syd for fjorden ødelæggelse af et enormt byggeri på betonsøjler med lygtepæls-belysning?

- Uacceptable biologiske konsekvenser for **udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området** N15, H15 og F1 i strid med habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for **udpegningsarter og fugle** også uden for Natura 2000-området, hvor linjeføringen gennemskærer det faktiske levested i strid med fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets artikel 6.

- Uacceptable biologiske konsekvenser for en række **Bilag IV-arter** i strid med habitatdirektivets artikel 12 og 16.

- Uacceptable konsekvenser for den **økologiske tilstand i Limfjorden** i forhold til vandkvalitet og ålegræs. Fjorden er i forvejen i ”dårlig økologisk tilstand” og i den vestlige og østlige ende endda i ”ringe økologisk tilstand.” Yderligere forringelse er i strid med vandrammedirektivet.

- Uacceptable konsekvenser for **klimaet**, navnlig i lyset af Paris-aftalen og Folketingets egne klimamål. Konsekvenserne for klimaet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet undlader at medregne det reelle CO2 forbrug eller værdiansætter det prismæssigt for lavt.

4.2.4. Mindre indgribende løsninger, der bør undersøges

Borgerne anviser mindre indgribende løsninger, hvoraf flere påviseligt aflaster den nuværende tunnel og Limfjordsbroen bedre end Egholmmotorvejen

- **et enkelt nyt tunnel-rør med 3 spor og vendbar trafikretning** øst for Limfjordstunnel
- en **Citytunnel** vest for tunnelen på E45, der servicerer bytrafikken, der skal krydse fjorden, og som reelt er den, der er årsag til problemerne.

- en **Ådals-tunnel**, der ligger lidt mere vestligt, end Citytunellen, og aflaster E45 på en længere strækning.
- konkrete løsninger, og mindre ændringer af de problematiske punkter på E45, herunder ændring af kridtsvinget og borgmestersvinget og en **afkørsel til City Syd**
- Udbedring af den **kollektive trafik**, både bus og tog
- **Politiske løsninger**, der begunstiger samkørsel og hjemmearbejde, herunder road-prising eks. i myldretid

Alle løsningerne er foreslået med fokus på støj-genekoncentration, så det er muligt at kombinere med øget støjsikring af E45, eksempelvis kan store dele af E45 overdækkes.

4.2.5. Folketingets vurdering?

Borgerbevægelsen vil opfordre dig som medlem af Folketinget til at forholde dig selvstændigt til Egholmmotorvejens indvirkning på miljøet og Borgernes kritik, og sammenholde denne med, at motorvejens mest "markante virkning" er, at den *"mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen."*

Vejdirektoratet har ikke forholdt sig hertil.

Der er som oplyst indledningsvist tale om en bestillingsopgave fra før 2007, som tiden for længst er løbet fra. Transportministeren heller ikke. Han har afvist al kritik. Også han udfører en bestillingsopgave fra en anden tid.
Kritikken er lige så vedholdende ignoreret af Aalborg Kommune og Region Nordjylland – udelukkende af politiske grunde og en aftale fra før 2007: *"Vi må stå sammen, ellers får vi ikke noget".*

Borgernes kritik er fremsat vedholdende igennem mere end 10 år, og hverken kan eller bør ignoreres af Folketinget. Folketinget skal således forholde sig til borgernes kritik og de miljømæssige konsekvenser af Egholmmotorvejen.

Er de miljømæssige konsekvenser af Egholmmotorvejen acceptable eller er borgernes kritik berettiget?

Kan risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen løses mindre indgribende og miljømæssigt mere bæredygtigt. Hvilke løsninger foreslår borgerne og bør de undersøges nærmere, inden den endelige beslutning træffes?

Du bør være opmærksom på, at VVM-direktivet foreskriver, at relevante alternativer, der indkommer i høringen, bør undersøges.

5. Folketingets afgørelse – nægtelse eller tilladelse

Afgørelsens indhold – når Folketinget har færdigbehandlet lovforslaget, kan udgøres af en tilladelse eller en nægtelse.

Borgerbevægelsen opfordrer Folketinget til at nægte at give tilladelse til projektet. Processen forinden lovforslagets fremsættelse er ulovmedholdelig og stærkt kritisabel, som beskrevet ovenfor.

Beslutningen er – selv hvis der ses bort fra de mange retlige fejl i processen – utidssvarende og miljøkonsekvenserne alt for store, navnlig i lyset af at de trafikale udfordringer ved Aalborg kan løses med langt mindre indgribende midler. Borgernes modstand og meget aktive deltagelse i demokratiet bedes respekteres.

Hvis Folketinget agter at vedtage lovforslaget, er det fremsatte udkast til Forslag utilstrækkeligt. Dels er det mangelfuldt i henhold til Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet. Blandt andet mangler en Ekspropriationsbestemmelse. Det anføres således i vejledningen *"Ekspropriation kan kun finde sted med hjemmel i lov. Indeholder en lov ikke hjemmel til indgreb af ekspropriativ karakter, kan et sådant indgreb derfor ikke foretages. Det gælder, uanset om der betales erstatning. Indeholder loven hjemmel til at foretage ekspropriation, opstiller grundloven de yderligere krav, at ekspropriationen skal være påkrævet af hensyn til almenvellet, og at der betales fuldstændig erstatning. Det gælder også, hvis indgrebet foretages direkte ved lov."*

I forhold til lovforslagets enkelte bestemmelser, skal disse iagttage kravene i VVM-direktivets artikel 8a, også selvom tilladelsen gives ved en anlægslov.

Lovforslaget er i sin nuværende udformning en blanco-check – hvor ingen – heller ikke domstolene – kan efterprøve, hvad der egentlig er givet tilladelse til. Domstolene skal kunne læse lovforslagets §-tekst og dets bemærkninger, og herefter skal det stå knivskarp: Hvad er det præcist der er særkende ved dette projekt, og hvordan skal det udføres? Det er det, der er formålet med en VVM-tilladelse, hvad end den gives ved en anlægslov eller ej.

Note 1:	Note 1 er forkert. Lovforslaget gennemfører ikke habitatdirektivet eller Fuglebeskyttelsesdirektivet. Der gives en tilladelse, og i den forbindelse er direktiverne (eller de burde de være) iagttaget. Hvis disse direktiver implementeres i denne anlægslov, mangler en lang række af de andre – relevante direktiver også, at blive nævnt.
Forslagets § 1, stk. 1	Bestemmelsen er alt for uprækis til at give et retvisende billede af projektets særkender. Hvilket areal skal indvindes? Hvor mange og stier skal anlægges eller omlægges?
Forslagets § 1, stk. 2	Bestemmelsen og det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering er uprækis. Projektets særkende er i forhold til højde og konstruktion fremgår ikke.
Forslagets § 2	Alt for uprækis til at opfylde kravet om, *at de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og m muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, og hvis det er relevant overvågningsforanstaltninger*. Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelige VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af Udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de miljømæssige betingelser.
Forslagets § 4	For uprækis - samme begrundelse som vedr. Forslagets § 2. Er det både dem, de er anført i VVM-2011 og Miljøkonsekvensrapport 2021? Eller kun

	dem i Miljøkonsekvensrapport 2021? Hvilke afværgeforanstaltninger er det da egentlig – dem i miljøkonsekvensrapporten, dem i væsentlighedsvurderingen for natura 2000-området, dem der angår Bilag IV-arterne eller dem der angår fugle eller havmiljøet? Hvad med drikkevand og støj?
Forslagets § 5, stk. 1	Stk. 1 fastslår at projektet ikke kræver tilladelse. Det forekommer forkert, at loven skal ophæve krav om tilladelser der udgør EU-retlig implementering. Lovteknisk er der andre løsninger, som normalvis tages i brug. Dette er en mærkelig bestemmelse
Forslagets § 5, stk. 2	Hvorfor skal bestemmelserne ophæves indenfor hele anlægslovens anvendelsesområde – hvor længe skal de det? For tid og evighed? Og kan man det, når flere af bestemmelserne udgør implementering af EU-direktiver? (nej det kan man ikke). Det findes lovteknisk andre løsninger, der ikke tilsidesætter EU-retten.
Forslagets § 5, stk. 3,	Stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal ”varetage hensynene” bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2. Nej tak. Grundlovens § 3 skal iagttages. Vi må fastholde legalitetsprincippet og magtens tre-deling som fundamentet for vores demokrati, også for Transportministre.
Forslagets § 5, stk. 4	Hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurenet havbundsediment med asbestfibre og andre tungmetaller?
Forslagets § 6, stk. 1-5	Borgerbevægelsen erindrer om Århus Konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang afskæres, mangler en præcision om, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene. Stk 2 og stk. 3 udgør en krænkelse af VVM-direktivets artikel 9a. Transportministerens Call-inbeføjelse er dertil alt for omfattende.
Forslagets § 6, stk. 6	Hvordan vil Folketinget forsvare at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love? Skal det gøres muligt at varetage usaglige hensyn? Udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger? Der er stort behov for at Ankestyrelsen har tilsyn med netop Aalborg Kommune.
Forslagets § 8-10	Forslaget er for vidtgående. Gæsteprincippet misforstås og udvides til at omfatte ledninger på ejerens egen grund. Det er i strid med grundlovens § 73.
Forslagets § 10	Det fremgår at tvister om erstatning truffet i medfør af afgørelser efter § 10 afgøres af eksp.- og taksationsmyndigheden. § 10 indeholder ikke hjemmel til at nogen kan træffe afgørelse. Bestemmelsen giver ikke mening.
Forslagets § 11, stk. 1	Bestemmelsen om facade isolering er for upræcis. Hvornår er man ”særlig støjramt”? De grænser der fremgår af lovbemærkningerne er alt for

	højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
Forslagets § 11, stk. 2	Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ansøgninger bør være mulige at indgive indtil vejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
Forslagets § 11 stk. 4	Ordningen om facadeisolering bør ikke kun gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
Forslagets § 12	Hvad udgør udgiften?
Forslagets § 13	Der mangler en angivelse af hvem der er søgsmålsberettigede. Stk. 2 opfylder ikke kravene i Aarhus Konventionen. Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom. Reglerne om fri proces tilgodeser ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces. Folketinget opfordres til at benytte anledningen til at forbedre retsstillingen på dette område, herunder sikre en mere hensigtsmæssig implementering af Aarhus Konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.
Forslagets § 14	Ikrafttrædelses tidspunktet er fastsat til den 1/7-2022.
	Føler du, at du kan gøre det forsvarligt på baggrund af den tidsplan, Transportministeren mener, skal gælde for dit arbejde? Eller er tidsplanen så stram, at du reelt ikke har en chance? Når du gennemlæser høringssvarene, vil du kunne se, at borgerne har oplevet processens tidsmæssige rammer uanstændige. Er det sådan, du synes, det fineste redskab i den demokratiske værktøjskasse, en borgerhøring, skal pågå? Som en pludselig straf hen over julen i en Corona-nedlukning og af en varighed på det absolut mindst lovlige antal dage? Det er dit medansvar, at du som Folketingsmedlem kan varetage dit hverv i henhold til grundloven behørigt. Det er også dit ansvar at de myndigheder, der skal bistå med de lovforberedende skridt, udviser respekt for at dialogen med borgerne er demokratiets fundament – og at det er Folketinget, der skal stå ende for det endelige resultat af en anlægslov, jf. grundlovens § 73.

6. Afsluttende

Det fremsatte forslag til anlægslov med tilhørende bemærkninger og forudgående lovforberedende proces er velegnet til at belyse "kvalitetsniveauet" for Vejdirektoratets arbejde. Projektet omkring den 3. Limfjordsforbindelse er det første projekt, hvor Vejdirektoratet har varetaget den lovforberedende del, forestået udarbejdelsen af VVM-rapporten og afholdt borgerhøringer helt frem til stadiet for et udkast til en anlægslov.

Egholmmotorvejens miljømæssige konsekvenser er enorme. Tiden er løbet fra en løsning som den. Borgernes modstand er berettiget. Det giver ingen mening at gennemtrumfe en beslutning, der møder så meget modstand og har så voldsomme konsekvenser, ved lov. Det vil være et demokratisk overgreb.

Den eneste grund til at Egholmmotorvejen, er nået frem til stadiet som en forslag til anlægslov, er at det har været muligt at udøve et ekstremt stort politisk pres fra lokalt hold. Det har dog kun været muligt fordi legalitetsprincippet – grundlovens væsentligste juridiske redskab – ikke er blevet iagttaget i perioden fra 2007 og frem til i dag. Processen har manglet fornødent lovgrundlag.

Processen har været under al kritik. Forslaget om en anlægslov for Egholmmotorvejen er en af de første motorvejsstrækninger, der er planlagt efter nedlæggelse af amterne i 2007, som er nået helt frem til et udkast til anlægslov.

Folketinget opfordres til at afvise vedtagelse af anlægsloven med henvisning til den kritisable proces. Vejdirektoratets beskrivelse af projektets væsentlige indvirkninger på miljøet er heller ikke retvisende som beslutningsgrundlag. Der anvendes en form, der skjuler de reelle miljømæssige konsekvenser i eksempelvis indforståede beregninger og et spin-sprog, der ikke hører hjemme i en miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten skal kunne anvendes som beslutningsgrundlag – ikke til at skjule de konsekvenser en beslutning rent faktisk vil have for beslutningstager. Formen går igen i bemærkninger til lovforslaget.

Folketinget bedes derfor tillige forholde sig til den del af kritikken, der angår vejdirektoratets fremstillingsform af de miljømæssige konsekvenser i sine rapporter, Vejdirektoratets afvikling af de borgerrettede aktiviteter, og Vejdirektoratets fremstilling af projektets særkende i sit udkast til anlægslov.

Folketinget opfordres tillige til at nedsætte et udvalg, der skal gennemgå den aktuelle lovgivning med henblik på genindførelse af retssikkerhedsgarantierne – også i forbindelse med den lovforberedende proces. Det er ganske enkelt for sent, at der først er adgang til en prøvelse ved domstolene, når Folketinget har vedtaget anlægsloven. Ikke blot for de berørte borgere og den berørte offentlighed, men også for Folketinget egne arbejdsgange.

Med lov skal land bygges. Vel og mærke en grundig gennemarbejdet og gennemtænkt lov fremkommet efter et respektfuldt og ordentligt lovforberedende arbejde.

Med venlig hilsen

Louise Faber
Formand
Advokat, Ph.d.

Medsendte bilag

Bilag 1 2021-11-13 Borgerbevægelsens anmodning om tilsyn med Aalborg Kommune omfattende Anmodning med tillægsskrivelser, men uden bilag.

Motorvejsmoratorium

Marts 2021

Forfatter: Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces

https://borgerbevaegelsen.dk/

1. Indledning

Vi kræver et motorvejsmoratorium. Et motorvejsmoratorium betyder en pause, der omfatter alle beslutninger om anlæg af nye motorveje i Danmark eller ændring af eksisterende anlæg.

Motorvejsmoratoriet vil tillige indebære, at alle tidligere politiske aftaler om anlæg af nye motorveje suspenderes og omvurderes i lyset af den fremtidige politik for transportbeslutninger i Danmark.

Motorvejsmoratoriet skal først ophøre, når det politisk er besluttet, hvordan de klimamæssige, natur- og miljømæssige, sundhedsmæssige og reelle økonomiske konsekvenser fremover skal indgå i beslutningsprocessen, og hvordan det dybt kritisable demokratiske underskud i beslutningsprocessen afhjælpes.

2. Manglende borgerinddragelse i processen, der fører frem til anlægslove:

Motorvejsprojekter forberedes i dag af Vejdirektoratet (VD) i en lukket proces, hvor borgernes muligheder for indflydelse er fjernet fra lovgivningen. Det skete i forbindelse med kommunalreformen i 2007, da amterne blev nedlagt. Der er således ingen muligheder for at klage til en uvildig instans over anlægslove for motorveje, herunder fejl i VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet), uanset om det drejer sig om oversete forhold eller fejlagtig viden, der gengives i beslutningsgrundlaget.

Den manglende klageadgang har ved årsskiftet 2019/2020 fået Europa-Kommissionen til at løfte pegefingeren over for Danmark. Europa-Kommissionen tvivler på, om Danmark overholder VVM-direktivets krav om klageadgange. Det er endnu uklart, om den fremtidige danske lovgivning vil genindføre klageadgangen. Men hvad skal der ske med alle de projekter, som blev udarbejdet i perioden 2007-2019? Borgerbevægelsen. DK for en demokratisk motorvejsproces forbereder en klage til EU over den manglende danske overholdelse af VVM-direktivet.

I Vejdirektoratets VVM-rapporter nedtones motorvejsprojekters miljømæssige konsekvenser konsekvent, og andre relevante ministerier bliver ikke inddraget, f.eks. Sundhedsministeriet, Klimaministeriet og Miljøministeriet. Vurderingerne (fra VD) konkluderer altid, at anlæggene ikke vil have nogen væsentlig betydning på miljøet, selv om borgerne ved, at det ikke passer. Det ved vi ganske enkelt ved at kigge på de nuværende motorveje, som har alvorlige virkninger på miljøet bredt forstået: Høje støjniveauer, lokal dårlig luftkvalitet, beslaglæggelse af naturarealer og CO_2-udledning, som bidrager til klimakrisen.

Vejdirektoratet er inhabilt i relation til udarbejdelse af VVM'er. Det er ikke formålstjenligt, at den instans, som er sat i verden for at bygge motorvejene, selv skal foretage miljøvurderingerne af dem. Retssikkerheden krænkes, når Vejdirektoratet selv udarbejder (eller rekvirerer udarbejdelse ved et privat firma) de VVM'er, der anvendes som beslutningsgrundlag.

Borgerinddragelsen ved anlæg af motorveje har hidtil været under al kritik. Det er en ren skinproces. Der er ingen reel borgerinddragelse, der er ingen klageadgange og det er ikke muligt at forhindre et projekt, heller ikke, når ingen borgere overhovedet ønsker projektet.

Motorveje kan - og bliver - gennemtrumfet uanset borgernes indsigelser og udelukkende med øre for lokalpolitikere eller landspolitikeres præferencer. Det ønsker vi også et opgør med. Det bør ikke være muligt for myndighederne at ignorere tusindvis af protester.

Løsningsforslag:

Borgernes retsstilling bør forbedres generelt med inddragelse og med klageadgange undervejs i beslutningsprocessen, ligesom der var frem til 2007. Der bør indføres et klageorgan på linje med Planklagenævnet, der kan forkaste afgørelser truffet af kommunerne under Planloven. Indtil lovgivningen om statslige anlægslove er ændret, må VVM-processerne sættes på pause.

Vi kræver uvildige miljøvurderinger, som også omfatter sundheds- og klimapåvirkning.

VVM'er skal fremover udarbejdes af en nyoprettet, uafhængig instans, der besidder fagkundskab til at forholde sig til sundheds-, klima- natur- og miljøvurderinger. Udgangspunktet skal være som i Sverige, hvor også muligheden ikke at bygge en vej skal undersøges.

Også denne instans' arbejde skal have hjemmel i lovgivningen, ikke kun i finansloven, og der skal være klageadgange knyttet til instansens arbejde.

Det skal være muligt at få indflydelse på projektets udformning og også muligt helt at forhindre projektet.

3. Lobbyisme og motorveje. Demokratisk skævvridning.

95 ud af 98 kommuner og alle fem regioner laver lobbyarbejde for motorveje på Christiansborg i diverse komiteer og alliancer. Lobbyarbejdet udføres i vidt omfang for skatteydernes penge, som politikerne har bevilget sig selv. Politikere i komiteer og alliancer optræder, som om de var NGO'er. Det er de ikke; de er en politisk drevet aktivitet uden mulighed for demokratisk kontrol fra borgere, folketing eller domstolene. Men via komiteerne m.m. kan valgte politikere mangedoble deres indflydelse. Det er ikke demokratisk.

Årsagen til, at dette lobbyarbejde udføres af lokalpolitikere, er bl.a., at motorveje anvendes som et middel til selvpromovering af politikerne for at sikre genvalg. I denne proces indgår politikerne i samarbejder med de dele af det lokale erhvervsliv, som vil det samme (f.eks. sælge asfalt, bygge motorveje m.m.), og disse kræfter får derfor uforholdsmæssig stor indflydelse på infrastrukturen i Danmark.

Det sker ofte i forening med lokale avisredaktører, som i misforstået opbakning til det lokale erhvervsliv advokerer for fortidens løsninger, hvor mere asfalt = vækst.

Provinsredaktører er ikke frontløbere i den grønne omstilling, men har desværre en uforholdsmæssig stor indflydelse på den lokale opinion.

Løsningsforslag:

Fremover bør det ikke være tilladt at finansiere disse sammenslutninger med skattekroner. De må drives som private organisationer for private midler, og det bør ikke være muligt, at valgte politikere indgår som medlemmer i en skattebetalt komite eller alliance, der udfører politisk virksomhed.

Landspolitisk skal Folketinget derfor ophøre med at anvende motorveje som et " gode" der "gives" til nogle byer/borgmestre/folketingspolitikere til gengæld for noget andet, der eventuelt er trafik

helt uvedkommende. Motorveje må aldrig mere være en handelsvare i uigennemskuelige politiske forlig.

4. EU's beskyttelseskrav ignoreres

Naturen er en knap ressource, og naturen nationalt og globalt er under pres fra blandt andet motorvejsanlæg. Motorvejene fortrænger beskyttede og truede dyre-, fugle- og plantearter, når de går hen over eller tæt på habitater og fuglebeskyttelsesområder.

Men asfaltorienterede politikere optræder, som om der slet ikke fandtes EU-beskyttelsesregler i.f.t. arterne. De giver ofte udtryk for, at dyrene "bare" kan søge et andet sted hen, og at politikerne "bare" kan etablere såkaldt erstatningsnatur et andet sted. Men den fortolkning er ikke korrekt.

Bilag IV i EU's habitatdirektiv indeholder en liste over udvalgte dyre- og plantearter, som medlemslandene er forpligtet til generelt at beskytte, både inden for og uden for Natura 2000-områderne.

Så strenge er EU's krav, når motorveje placeres i eller tæt på natur

EU-Kommissionen skal vurdere, om der *undtagelsesvis* kan gives tilladelse til en motorvej, når en motorvej kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt. Et område, hvor der også er Bilag IV-arter.

Udgangspunktet er et klart nej. Kravet er, at *der skal foreligge bydende nødvendige hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet*.

Er det blot et Natura 2000- område uden Bilag IV-arter, der påvirkes væsentligt, kan myndighederne dog *undtagelsesvist* give tilladelse. Kravet er da *" når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art"*. For at anvende den undtagelse kræves dog også, *at der ikke findes noget alternativ*.

Er der "bare" bilag IV-arter på en strækning er udgangspunktet også, at motorvejen ikke kan anlægges. Bilag IV-arternes levesteder må ikke ødelægges. Her kan dog *undtagelsesvist* gives tilladelse alligevel. Kravet er, at etableringen ikke hindre den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. For at anvende den undtagelse kræves dog også, at *der ikke findes nogen anden brugbar løsning*.

Reglerne kommer fra habitatdirektivets artikel 6 og 16, der er indført flere steder i dansk ret, bl.a. i habitatbekendtgørelsen, men kun *delvist* i Vejlovens kapitel 2a. Trods det forholder Vejdirektoratet sig ikke – efter vores opfattelse – behørigt til beskyttelsen i Natura 2000-områder og overfor Bilag IV-arter.

Vejdirektoratet tolker reglerne sådan, at en motorvej er "bydende nødvendig", når der er et politisk flertal for den. Men "bydende nødvendighed" – efter EU-retten – har ikke noget med den politiske stemning at gøre, men vedrører derimod *menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet*. Kravet blev for eksempel anset opfyldt ved etablering af en vandledning til en bjerglandsby i Spanien, der ellers ikke kunne få rent vand.

Dertil kommer at Vejdirektoratet i Danmark i flere tilfælde kun vurderer delstrækninger af en motorvej og ikke hele strækninger ad gangen. Det kaldes salamimetoden og er netop forbudt efter habitatdirektivet og VVM-direktivet, fordi det dermed kan skjules, at motorvejen betyder en væsentlig påvirkning.

5. Klimabelastningen og Danmarks officielle 70 %'s målsætning.

Et moratorium er en nødvendig beslutning i en politisk situation, hvor de fleste af partierne i det siddende Folketing har erklæret, at Danmark skal øge sin klimaindsats. Klimaindsatsen må også omfatte planlægningen af infrastruktur.

Et motorvejsmoratorium stemmer godt overens med de klimamæssige mål, som bliver udtrykt i Forståelsespapiret mellem de fire partier i det nye politiske flertal i Folketinget efter valget i juni 2019. Heri er der enighed om en 70 procents reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til niveauet i 1990. Det er et fornemt mål, men for at opnå det, må incitamenterne til reduktion også indtænkes i planlægningen af infrastruktur.

Navnlig motorvejsbyggerier trækker den gale vej i forhold til klimamålene, idet de genererer mere biltrafik og dermed mere CO2-udledning. Størstedelen af bilparken vurderes af Energistyrelsen som fossilt drevne, også om ti år. Folketinget må udforme en alternativ transportpolitik, hvis grundlæg er at "knække kurven" med hensyn til det stigende antal biler i Danmark.

Et dansk motorvejsmoratorium er i samklang med en global klimabevidsthed og Danmarks ønske om en global førerrolle indenfor klimapolitik og gennemførelse af FN's klimamål. Planlægningen af infrastruktur må derfor også ske under hensyntagen til disse målsætninger.

6. Støjbelastningen fra motorveje

Hundredtusindvis af danskere er i dag plaget af trafikstøj fra eksisterende motorveje, landeveje og veje i byerne.

Allerede i dag anslås det, at vejstøj er årsag til op mod 500 for tidlige dødsfald årligt som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom.

At sætte motorvejsudbygningen på pause vil forebygge, at endnu flere danskere bliver generet af støjforurening fra biler.

Ved anlæg af en motorvej vil et stort samlet areal omkring vejen påvirkes af støj. Beboere i byer, landsbyer og beboere af enligt beliggende ejendomme vil være udsat for støjgener med en stærkt forringet livskvalitet til følge. Vejstøj kan i værste fald bevirke stress, søvnforstyrrelser, forøget risiko for hjerte-kar-sygdomme og forhøjet blodtryk, nedsat indlæringsevne hos børn samt tidligere død. Med trafikstøj fra en motorvej bliver glæden ved at opleve stilheden i form af naturens egne lyde kraftigt beskåret. Hvis motorvejen går gennem et stilleområde, kan bestemmelserne om stilleområdets størrelse ikke opretholdes. Et stilleområde er et område, hvor støjbelastningen er lav, og hvor der gøres en indsats for fortsat at bevare stilheden i området.

Også rekreative områder er plaget af støj

Mange bynære natur- og rekreative områder, hvor borgerne skulle koble af og stresse ned, er i dag støjbelastede. Stress fra støj i naturen. Det er vigtigt, at lovgiverne ikke ødelægger nye områder med motorveje. Både dyr og mennesker har brug for naturen; dyr og fugle som levested og mennesker som anti-stress foranstaltning, der øger livskvaliteten.

Løsningsforslag:

Det er i dag kendt viden, at selv det lavest mulige støjniveau fra motorveje er sundhedsskadeligt for mennesker. Derfor skal der i fremtiden bruges betydeligt flere penge på at støjdæmpe eksisterende veje, så mennesker kan bo der uden sundhedsfare. Før det er gennemført, skal der ikke anlægges flere motorveje. Det er uanstændigt, når vi ved, hvor sundhedsskadelige de er.

WHO's nye støjgrænse på max. 53 dB skal indarbejdes i dansk lovgivning, Indtil det er sket, må beregningen af nye motorveje sættes på pause. Det er nødvendigt med en revision af Vejdirektoratets regnemodeller og støjkort med gennemsnitsstøj revideres. De er baseret på en forældet tænkning og kommer derfor frem til forældede anbefalinger.

7. Opgør med problematiske økonomiberegninger

Vi kræver et opgør med problematiske økonomiberegninger fra Vejdirektoratet. Beregninger, hvis resultat altid bliver, at det kan "betale sig" at anlægge motorvej, fordi de ting, som motorvejene ødelægger, ikke værdisættes: Natur, stilhed, ren luft.

Vi kræver også et opgør med de trafikmodeller, der omregner kø-tid i trafikken til tabte milliarder. Disse milliarder er luftpenge, der ikke optræder i noget nationalregnskab.

Vejdirektoratet og Transportministeriets hidtil benyttede beregningsprincipper er ganske enkelt uhensigtsmæssige som planlægningsredskaber. De har bl.a. følgende indbyggede problematikker:

Beregningsprincipper bygger på "free flow" princippet, hvor man forudsætter, at vi altid gerne vil kunne køre den maksimalt tilladte hastighed uden at blive forstyrret af andre bilister.

En fiktiv "sparet kørselstid" beregnes derfor som forskellen mellem aktuel transporttid og estimeret transporttid på en planlagt vej med højst tilladte hastighed og uden forhindringer. Dette bliver kaldt "forsinkelsestid", som fejlagtigt omregnes til at være lig med fiktive milliarder af tabte kroner og dermed tusinder af job. I "sparet kørselstid" medregnes trafikanternes "fritidskørsel", som er den største andel af vores kørsel, som et væsentligt argument for motorveje.

Opgør med bilernes førsteprioritet

Vi må helt væk fra en tilgang, hvor alt andet har måttet vige for størst mulig fremkommelighed for biler, og hvor udgangspunktet har været, at trafikken skulle kunne udvikle sig, som hvis der var ubegrænset vej- og parkeringsplads, og prisen på biler og brændstof blev holdt nede.

Free flow-modellen er ikke anvendelig til at vurdere bilismens omkostninger, da den kun tager udgangspunkt i den enkelte bilists interesse bag rattet og ikke involverer eksempelvis bilens klimapåvirkning i form af udstødning, støj, brug af plads på vejene, ødelæggelse af natur- og rekreative arealer og trussel mod andre trafikanters førlighed og helbred.

Beregningsprincippet modregner ikke, at bilisterne ved trængsel ville ændre adfærd, ville køre på andre tidspunkter eller med andre transportformer og således begrænse den potentielle trængsel og "forsinkelsestid".

På indtægtssiden medtælles i beregningsprincipperne, at der kommer flere biler, som kører hurtigere, og at staten herved får forøget sin indtægt som følge af afgifter ved det ekstra forbrug af diesel og benzin og øgede salg af biler som vejen fører med sig. Tænketanken Concito har beregnet, at brændstofforbruget stiger med 60%, når farten øges fra 80 til 130 km/t, og derfor vil motorveje per definition give flere afgifter end andre trafikløsninger til biler.

De øgede afgiftsindtægter for staten burde ikke kunne indregnes som en samfundsmæssig gevinst, da det er udgifter, som bilisterne afholder. Det bliver ikke bedre af, at de i beregningerne medtælles positivt som "velfærdsgevinster", fordi det forudsættes, at bilisternes glæde og nytte ved at køre strækningen opvejer omkostningerne til afgifter.

Selv negative effekter af trafikken (ulykker, tilskadekomst, forurening og sygdom) bliver indregnet som positive i form af et stigende BNP.

Beregningsprincipperne, der favoriserer motorveje, skal afskaffes

Modellernes beregnede samfundsmæssige værdi ved en motorvej ("den interne rente") består hovedsageligt af netop de to poster, "sparet kørselstid" og øgede brændstofafgifter til staten. Alt i alt giver disse beregningsprincipper fordele for anlæg af veje, specielt af motorveje, end andre anlæg, hvor man i stedet kun opererer med virkelige penge i beregningerne.

Trafikeksperter i OECD/ECMT (Organisation for Economic Co-operation and Development (Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling) /The European Conference of Ministers of Transport) har afvist den danske beregningsmetode som miljømæssigt, arealmæssigt og økonomisk uansvarlig.

De hidtidig benyttede beregningsprincipper kan derfor på ingen måde være en del af en fremadrettet klimavenlig infrastrukturplanlægning.

Vi må afskaffe de beregningsprincipper, som sætter lighedstegn mellem fiktiv forsinkelsestid i trafikken og tabte penge og arbejdspladser. Statslige afgifter for øget energiforbrug, eksempelvis ved højere hastighed, må ikke medregnes som en indtægt. Øget forbrug af biler og brændstof bør i en tid med stor fokus på CO_2- udledning må aldrig tælle på plussiden i forhold til, om der er behov for at anlægge en motorvej.

8. Negative natur- og miljøkonsekvenser ved anlæg af motorveje

Smukke landskaber splittes op og skæmmes visuelt, når en motorvej føres gennem dem, og støj fra trafikken på vejen forringer oplevelsen af landskaberne. En motorvej kan i sit forløb føres hen over eller tæt forbi søer, vandhuller, moser, enge, overdrev, heder og skove, og den kan krydse eller løbe tæt på vandløb med tilhørende ådale. En motorvej kan passere gennem eller tæt forbi Natura 2000-områder, fredede områder og områder af særlig geologisk interesse. Den kan desuden krydse økologiske forbindelseslinjer, områder, der kan blive til ny natur, arealer med fortidsminder og kulturhistoriske seværdigheder samt beskyttede diger.

Natura 2000-områder er områder, der er udpeget for at bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Økologiske forbindelseslinjer er striber af natur, der forbinder naturområder med hinanden, så dyr har mulighed for at bevæge sig mellem områderne. En motorvej kan bl.a. også krydse vandre-, cykel- og rideruter samt friluftsområder og herved have negativ indflydelse på friluftsliv og rekreative aktiviteter. En motorvej kan også gå gennem områder med drikkevandsinteresser. Når lokale veje sløjfes ved anlæg af en ny motorvej, kan lokale trafikanter få længere transportveje.

Rødlister

På de danske veje dræbes hvert år mange tusinde dyr, og på en ny motorvej vil der ligeledes dræbes mange individer af en række forskellige dyrearter. Anlæg af en motorvej vil ødelægge eller indskrænke arealer, der er levesteder for forskellige dyrearter. Vejen vil desuden virke som en barriere for visse dyrearters spredning. Herved isoleres bestande af arterne, og deres genetiske variation mindskes. Dette gør bestandene mere sårbare mht. at uddø.

En motorvej vil kunne gå gennem områder, som huser sjældne og truede dyrearter, som er strengt beskyttede ifølge EU-lovgivningen eller står på den danske rødliste. En rødliste er en oversigt over plante- og dyrearter, som er sjældne og i fare for at forsvinde eller allerede er forsvundet. En motorvej vil også kunne gå gennem værdifulde botaniske lokaliteter. Anlæg af flere motorveje herhjemme rimer utroligt dårligt med ønskerne om mere natur og større sammenhængende naturområder og større biologisk mangfoldighed.

Mikroplast

Der er også andre miljøårsager til, at det er en god idé at begrænse bilkørslen. Forskningen peger på mikroplast fra bildæk som et miljøproblem. Plastikmaterialet slides af dæk og føres med afstrømningsvandet (nedbør) fra vejene videre til jord og vandløb. Undersøgelserne af omfang og konsekvenser af fænomenet er endnu kun meget foreløbige, men ifølge Miljøstyrelsen stammer 60,2 procent af mikroplasten fra bildæk. Universiteter og Vejdirektoratet udfører forsøg med at opsamle dækplasten fra motorveje i bassiner, men konklusionerne på disse forsøg er endnu ikke draget. De foreløbige resultater tyder på, at det kan lade sig gøre at opsamle noget af mikroplasten.

9. Borgerbevægelsen.DK's forslag til en ny transportpolitik

Danmark er i forvejen et af de industrialiserede lande, som har flest kilometer motorvej i forhold til indbyggertallet. Danmark har, for eksempel, i forhold til befolkningstal, fire gange så mange kilometer motorvej som Storbritannien. Det nye, overordnede planlægningsprincip i transportpolitikken bør være at bygge mindst mulig indgribende ny vej/motorvej og i stedet søge alternative løsninger, der forurener mindst muligt, giver mindst mulig støj og påvirker naturen mindst muligt.

Vækstmodellen, hvor bilkørsel sættes lig med øget vækst, skal afskaffes

Præmissen for en nydefinering af transportpolitikken er et opgør med pendlerkulturen (i bil) og tankegangen om 1-person-i-1-bil som den mest optimale måde at transportere sig på. Pendleriet er i årtier blevet fremhævet som noget positivt, men dette er problematisk, fordi pendleriet øger C02-udledningen og støjen fra vejene samt mindsker lønmodtagernes fritid, fordi de bruger en stor del heraf på at sidde i en bil.

Bilkørsel med i snit omkring én person i hver bil, som ellers kunne fragte normalt fem personer, er udtryk for et eklatant overforbrug af ressourcer og unødigt stor CO2 udledning, som er skadeligt for kloden og klimaet.

Coronakrisen har vist, at en stor del af kontorbaseret arbejde kan udføres hjemmefra en eller flere dage om ugen. Ifølge en fremtidsforsker fra Center For Fremtidsforskning fortsætter denne tendens efter coronakrisen, og så bliver der færre pendlerbiler på vejene. Hjemmearbejde kombineret med mere nethandel vil påvirke både pendling og fritidskørsel fremover.

Fremtidens beregninger skal være klimavenlige

Hvis vi vil handle klimavenligt og nedbringe CO2, må vi væk fra at udfærdige "smarte" trafikprognoser med stor indbygget vækst og samfundsøkonomiske beregningsmetoder, som er skræddersyede til at gennemtvinge motorveje frem for andre og mere miljøvenlige transportløsninger.

Vi foreslår et "paradigmeskifte" inden for transportpolitikken, hvor de mindst belastende transportformer og den mindst belastende transportadfærd bliver belønnet, frem for i dag, hvor lovgivningen gør det modsatte. Ved belastende forstår vi belastende af såvel sundhed som natur og klima.

Vi kan evt. kigge mod England, hvor man i stedet for det danske princip "predict and provide" benytter "predict and prevent" – dvs. ud fra trafikprognoser planlægger, så man søger undgå de stigninger, som trafikprognoserne forudser, og søger at styre udviklingen i en mere miljørigtig og bæredygtig retning i stedet for blindt at forsøge at skaffe mere vejplads.

Eller mod Sverige med det klimavenlige infrastrukturprincip, at der ikke anlægges nye veje, hvis det er muligt at udvide eller forbedre eksisterende vejanlæg.

Begrundelserne for motorveje må altså omdefineres, også i Danmark. Omdefineres til at ses som et nødvendigt onde nogle steder, og en vejtype, der kan undværes, andre steder. Alternativer til at bygge motorveje skal belyses grundigt, og mindre alternativer indgå i beregningerne, f.eks. som landevejsstrækninger med overhalingsmulighed efter britisk og svensk mønster.

At spare på energien, styrke den kollektive trafik, bevare naturværdier, reducere miljøbelastningen og reducere CO2-udslippet skal med andre ord indgå i fremtidens beregningsprincipperne.

10. Grøn omstigning skal være rettesnor

Incitamenterne skal tilgodese klimavenlige ændringer af transportkulturen.

Der bør tænkes i GRØN OMSTIGNING, hvor vi hele tiden skal forbedre vores indsats mest muligt ved at formindske transportens klima- og miljøpåvirkning: Stige om fra fossilbiler til elbiler, fra biler til cykler/elcykler, fra biler til elbusser, fra dieseltog til eltog, fra knallerter til elcykler/speed pedelecs, etc.

Elbiler udgør ikke hele løsningen; dels på grund af klimabelastningen ved fremstilling af dem, dels på grund af deres støj, som ved højere hastigheder er lige så voldsom som fossilbilernes.

Der findes ikke grønne motorveje

Motorvejene bliver ikke grønnere af, at der kører elbiler på dem. Motorveje udgør – også med elbiler på asfalten- en kilde til ekstrem støjforurening og beslaglægger eksisterende og potentielle naturarealer. Støj er ikke grøn og bliver det aldrig.

Grønne alternativer bør fremmes og prioriteres, og der bør bygges og medtænkes infrastruktur, så disse transportmidler kan benyttes smidigt uden risiko for brugerne og andre.

For eksempel kan den nuværende 1-person-i-1-bil-kultur påvirkes, hvis der indføres incitamenter for flere i en bil.

Og ændringer, der tilskynder andre transportformer som cykel kan motiveres af befordringsfradrag for at køre på cykel til og fra arbejde allerede ved meget korte pendlerture. Dermed øges motivationen for, at bilisterne dropper de korte, meget forurenende fossile bilture på nogle få kilometer til og fra arbejde.

Mulighederne er mange og den politiske debat om mål og midler mere aktuel end nogensinde.

Trafikanterne skal inviteres til at blive en del af løsningen

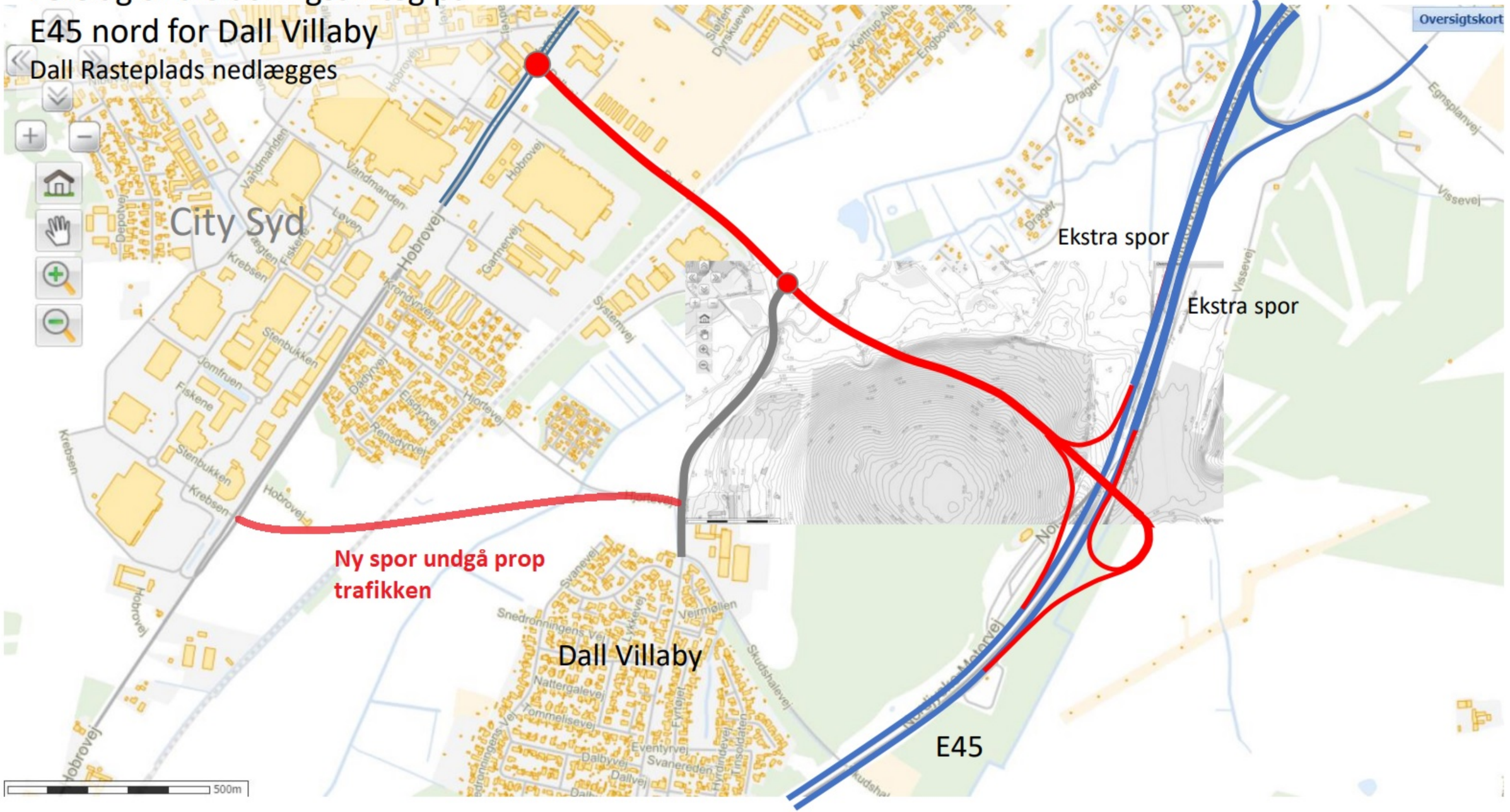
Trafikanterne bør involveres, så de bliver er del af løsningen og ikke bare en del af problemet. Alle kreative tanker bør puljes for, hvordan trafikken kan afvikles bedre, mere fleksibelt, via for eksempel forskudte mødetider og at flytte trafikanterne over på andre transportmidler og gerne med en økonomisk gulerod for enden af adfærdsændringen.

Herudover peger vi på intelligente transportløsninger, mere gods på jernbane, elektrificeret jernbane, incitamenter til at vælge grøn transport, økonomiske incitamenter til, at pendlere kører flere i en personbil (samkørsel), delebilordninger, spredning af trafikken i morgen- og aftentimerne, så trængsel i myldretiden lettes, overhalingsforbud for lastbiler, særlige overhalingsbaner til biler med to eller flere personer, gratis opladning til elbiler, roadpricing, bedre mulighed for hjemmearbejde, anlæg af langt flere supercykelstier, etc.

Nem Folk kan kører ud til Sydpå og vender til Humlebakken fra Sydpå samt politi, ambulance og brandbil benytte
Søg adresse, by, service, firmanavn
Luftfoto
Hybrid etc
Matrikler
Trafikmeldinger
Ladestationer
Mere
Oplevelser i nærheden af Vejgård
Humlebakken
Nordjyske Motorvej
Nørre Tranders
Nørre Tranders Kirkegård
Nørre Tranders Kirke
Vejgård Østre Kirkegård
Institut for matematiske fag
Aalborg Handelsskole
Aalborg Universitetshospital, Psykiatrien
Herningvej Skole
Børnehaven Fyrtårnet
AMU-center Aalborg
Filstedvejen Skole
Lemvigvej
Sofiedal
Tovesvej
Ritavej
Lenevej
Skjernvej
Tarmvej
Langagervej
Ringkøbingvej
Budumvej
Vilsundvej
Næssundvej
Hadsundvej
Sofievej
Lydiavej
Ulfborgvej
Holstebrovej
Struervej
Resenvej
Nissumvej
Vinderupvej
Rønbjergkrogen
Thomas Kingos Vej
Filstedvej
Gerdavej
Ninavej
Doravej
Elisevej
Metavej
Charlottehøj
Dagnyvej
Ullavej
Gudrunvej
Sandervangsvej
Irmavej
Martinsvej
Helvigsvej
Haraldsvej
Sonjavej
Annavej
Marievej
Hadsundvej
Feggesundvej
Aggersundvej
Sahlvej
Børnehaven Feggesundvej
Fælleshus Globen
E 45
25

Forslag til tilslutningsanlæg på E45 nord for Dall Villaby

Dall Rasteplads nedlægges



Vi spilder tiden i trafikken

Jens Neustrup Simonsen
Landsformand Business Danmark
Hobrovej 73 9000 Aalborg
jns@businessdanmark.dk

Danskerne pendler på livet løs mellem bopælen og jobbet. Samtidig bare stiger antallet af biler i Danmark som en konsekvens af den øgede virkelyst og høje beskæftigelsesfrekvens. I december måned 2013 nåede antallet af biler op på hele 2.3 mio., hvilket var Danmarks rekord Men den rekord er nu slået med flere længder, da vi i 2020 rundede mere end 3 mio. biler, så når vi oplever trængsel på vejene, så er det altså ikke uden grund, og intet tyder på, at denne udvikling vil vende – også selvom vi i øjeblikket har lidt stilstand p.g.a. Corona situationen.
Produktivitetskommissionen har tidligere lavet en række anbefalinger på, hvordan vi kan få et mere effektivt samfund i en globaliseret verden, herunder hvordan infrastrukturen har positive effekter på produktivitet og tiltrækning af arbejdskraft.

Som Nordjyske Stiftstidende har refereret flere gange, så nåede vi kapacitetsgrænsen for fjordkrydsningen allerede i 2017. Derfor haster det med en anlægslov, der kan sikre at vi får en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Konsekvenserne ved ikke at gøre noget i Nordjylland vil være en landsdel, der sander til og som udviklingsmæssigt vil gå i stå.
Vi spilder hvert år 77 mio. timer i trafikken, hvilket svarer til 60.000 fuldtidsstillinger.
For at bevare Danmarks høje lønninger og dermed mulighed for højt beskatnings grundlag til udvikling af vores velfærdssamfund, er det derfor helt uacceptabelt, at arbejdskraften i en verden, hvor vi bl.a. skal konkurrere på produktivitet holder stille i trafikken. Manglende infrastruktur løsninger betyder, at virksomhederne naturligvis primært vil investere der, hvor der er en god infrastruktur – og det vil sige syd for fjorden, ligesom arbejdskraften vil bosætte sig der, hvor de har mulighed for at nå frem til arbejde indenfor 50 minutter.

Investeringer i infrastruktur betyder oftest kortere rejsetid. Når rejsetiden reduceres, kan det have stor betydning for arbejdsudbuddet.

Den sparede rejsetid kan arbejdskraften omsættes til øget fritid og dermed mindre stress, øget arbejdstid eller en kombination af begge. En undersøgelse af effekterne i Danmark over en syv-årig periode peger på, at pendlere veksler 17-25 pct. af den sparede rejsetid til øget arbejdstid og resten til fritid, så altså en win/win for hele samfundet.

Når der er trængsel på infrastrukturen, kan selv små hændelser som fx en mindre ulykke – og dem er der en del af i den nuværende Limfjordstunnel - ændre rejsetiden markant. Uforudsigeligheden betyder, at rejsende – for eksempel en forretningsrejsende der er medlem af Business Danmark, der skal nå et møde – tager tidligere af sted for at være sikker på at være der til tiden. I det omfang bedre infrastruktur reducerer trængslen, bliver det nemmere for virksomhederne og deres medarbejdere at forudsige og planlægge transporttider og dermed udnytte arbejdstiden effektivt, hvilket Vendelbo spedition bekræftede i TV2 Nord, den 27. februar.

Linjeføringen over Egholm er fastlagt og godt for det. En udvidelse med et ekstra rør ved Limfjordstunnellen vil nemlig ikke løse problemet med ulykker og dermed stop and go effekten. Limfjordstunnellen vil stadigvæk være en tragt. Det vil kræve anlæggelse af 4-6 spors motorvej helt til Svenstrup i Syd og til Vodskov i Nord, med informationstavler m.v, hvis man skal have mulighed for, at lede stille holdene køer over i barbare spor, og mange vil sikkert alligevel vælge at køre igennem Aalborg og krydse Limfjordsbroen med de konsekvenser, at trafikken står bom stille i hele byen med deraf afledt forurening mv.

Vi har i Nordjylland behov for optimale udviklingsbetingelser for vores borgere og virksomheder, og vi har behov for en infrastruktur, der kan sikre bosætning i hele Regionen til et Danmark i balance. Derfor haster det med den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Vejdirektoratet.

Høringssvar og indsigelse imod etablering af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Som almindelig borger i et retssamfund bekymrer det mig i høj grad, at de bilag, som jeg har set på, til en anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er så mangelfuld og fyldt med så ufuldstændige svar, at processen bør gå om.

Det er ikke mindst den opdaterede VVM-undersøgelse fra foråret 2021, der er skræmmende læsning. Ikke et eneste sted i vejdirektoratets (VD) konklusion af undersøgelsen er man skråsikker i sin vurdering. Konklusionen er i stedet fyldt med ikke håndfaste og ubevislige fraser til samtlige punkter i VVM- redegørelsen.

Når VD alene er i stand til at give en ”vurdering” af de forskellige afsnit i VVM-redegørelsen ved at tilføje ord som ”ikke væsentligt”, ”ubetydelig”, ”moderat” og ”begrænset”, tyder det på, at VVM-undersøgelsen er ufuldstændigt og ikke bygger på fakta og kendt videnskab, og dermed ikke kan anvendes som grundlag for en vedtagelse af en anlægslov.

Det virker mere, som om VD i det her tilfælde, bygger sin viden til en VVM-redegørelse på gammelkendte skabeloner, som VD måske i andre sammenhænge og tidligere har haft held til at pådutte indsigelsesberettigede borgere, hvor opmærksomheden fra borgerne på den tid måske ikke har været så stort som nu.

VD må, i stedet for at fremture med sine i flere sammenhænge vidtløftige påstande, have lært og anvendt viden og lærdommen fra etableringen af Silkeborgmotorvejen, hvor samme skabelon tilsyneladende er anvendt og hvor alt gik galt.

Et stort svigt fra VD.s side er også, at asbestdeponierne i linjeføringen og asbestudvaskningen til Limfjorden og den mængde asbestfibre, der måske ligger som sigment i eller på fjordbunden fra de nævnte deponier, end ikke er beskrevet med et eneste ord og dermed ikke med i miljøkonsekvensvurderingen.

Det burde have været et must for VD at der var foretaget en grundig undersøgelse af asbestdeponierne på baggrund af rækken af underbyggende dokumenter fra den gamle Nordjyllands Amtskommune (Region Nordjylland) eller at undersøgelsen iværksættes inden en anlægslov vedtages.

Det ser mest ud til, at VD og visse politikere lever deres helt eget liv og alene går ind for en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm fordi man for år tilbage en gang har sagt ja til

projektet, så bliver VD og politikerne resistente overfor fakta, ny viden og et bredere perspektiv, og slet ikke har forstået de sundhedsskadelige effekter af at blive påført en så dødelig sygdom som lungehindekræft forårsaget af vand- og luftbåren asbestfibre.

Det er som om samme personkreds også er uvidende om, at der år for år er et stigende antal asbestrelaterede sygdomme, som resulterer i, at der hvert år dør over 100 mennesker af lungehindekræft forårsaget af asbest, og langt flere bliver syge.

Det er ikke mindre end en skandale, at myndighederne tilsidesætter dokumentret og kendt viden om asbest, blot for at få deres projekt gennemført, og som måske endda bliver gennemført i strid med EU's VVM-direktiv artikel 11.

Vedrørende støjberegning i VVM-undersøgelsen synes den mere at være et stort blufnummer for at få svage politiker til at vedtage anlægsloven, end der er tale om objektive oplysninger om at den reeelle støjbelastning vil være et støjhelvede uden sidestykke, ikke kun for de nogle få hundrede boliger, som VVM-undersøgelsen beskriver, men som tværtimod vil ramme tusinder af boliger langs motorvejen, der tillige over store strækninger, hvor der allerede er rigtig mange boliger, vil blive opført uden den mindste form for støjværn.

De grænseværdier, som VD har beregnet og illustreret støjpåvirkningerne med, gør brug af nogle dB, som ligger langt over de indenfor EU tilladte støjværdier for samme slags områder og bebyggelse.

Det er gjort for at tegne et skønmaleri af ulemperne ved støjpåvirkningerne, som store dele af Aalborg by, fra bymidten og udover hele Vestbyen, Hasseris, Mølholm, Skalborg og hele Drastrup by vil komme til at lide under.

Og sluttelig er det en katastrofe, at VD kan anbefale et motorvejsbyggeri hen over et af Aalborgs største vandreservoir.

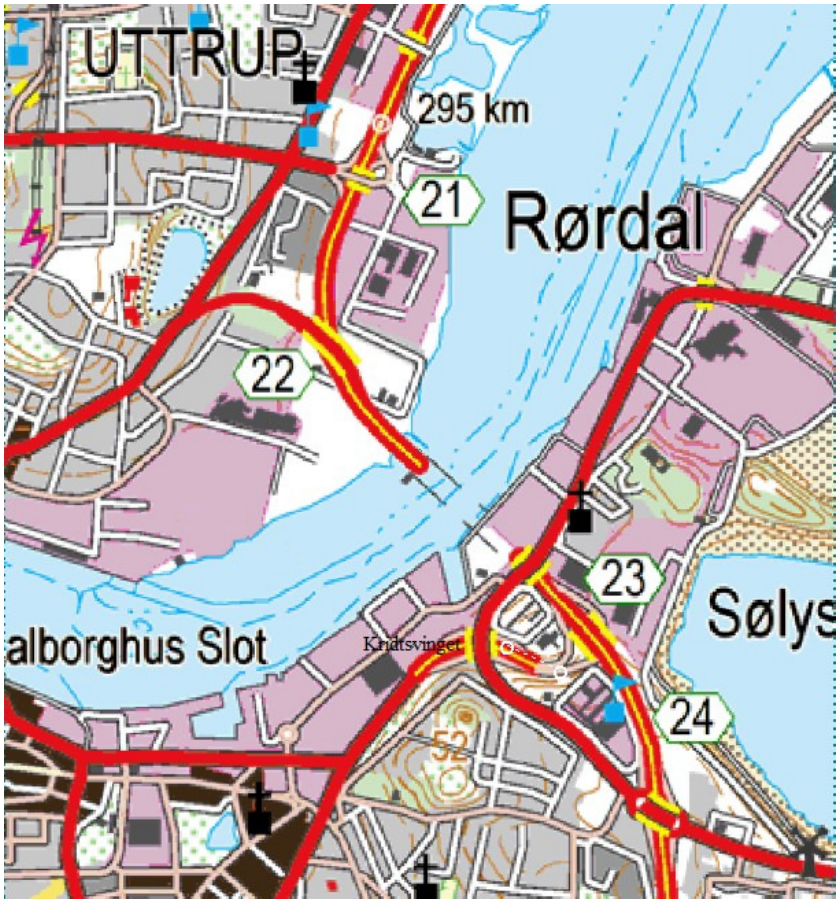
Der er så mange ting, der kan gå galt i bygge- og anlægsfasen og senere, selv med nok så mange membraner og afværgeforanstaltninger, at borgernes drikkevand nu og i fremtiden med en motorvej henover vil være i allerstørste fare for forurening.

Det burde være sådan, at enhver risiko for forurening af rent drikkevand har førsteprioritet før noget som helst andet, hvorfor den risiko alene burde sende hele projektet om en tredje Limfjordsforbindelse til hjørnespark.

Venlig hilsen, Aalborg den 2. januar 2022.

Børge K. Nielsen

Mindre kø i Limfjordstunnelen, et nu-og-her løsningsforslag til 5-10 mio. kr.



Oversigtskort, der viser området omkring Kridtsvinget og Limfjordstunnelen.
Tallene i de hvide bokse - 21, 22, 23 og 24 -, er til/frakørselsnumre.

Da Limfjordstunnelen blev bygget i 1969, blev E45-trafikken nedprioriteret i forhold til den lokale Aalborg-trafik. Tiden er nu inde til at opprioritere E45 og sikre en bedre trafikafvikling i tunnelen og dermed en mere pålidelig fjordkrydsning imellem Vendsyssel og det øvrige Danmark. Løsningerne kan eventuelt laves som forsøg.

Fra Frederikshavn og Hirtshals mod Aarhus:
I sommeren 2014 vedtog Folketinget at etablere et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i **sydgående** retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. blev færdig i efteråret 2015, og siden har der ikke været køproblemer i tunnelen i sydlig retning. Længere mod nord, ved sammenfletningen imellem

E39 og E45 ca. 2 km nord for tunnelen, hvor 4 baner bliver til 3, er der dog ofte kø om morgenen. Denne kø strækker sig helt frem til slutningen af tunnelen.

Fra Aarhus mod Frederikshavn og Hirtshals :
I tunnelens **nordgående** retning, mod Frederikshavn og Hirtshals, er der det problem, at tilkørslen fra Aalborg C/Kridtsvinget kommer fra venstre i 2 baner ind mod tunnelen og skal flette sammen fra venstre med den hurtige trafik på E45, der ligeledes kommer i 2 baner.
Dette giver 3 udfordringer :

- 4 baner bliver til 3
- Trafikken fra venstre (fra Aalborg C) er ofte langsommere end trafikken på E45
- Trafikanter fra Aalborg C, der lige efter tunnelen skal til højre mod Nørresundby C, skal krydse 2 vognbaner *inde i selve tunnelen*

LØSNINGSFORSLAG SYDGÅENDE RETNING (mod Aarhus) :

1. Stribningen i tunnelen ændres til standard, for at sikre bedst muligt flow i morgentrafikken.
2. Den intelligente trafikstyring i sammenfletningen nord for tunnelen justeres, så hastigheden ikke kommer længere ned end 70 km/t (i dag 50 km/t). Det har vist sig, at reduktionen til 50 km/t sker for hurtigt, ved for få biler, og i sig selv er med til at skabe opstuvning på E39 og E45 bag sammenfletningen.

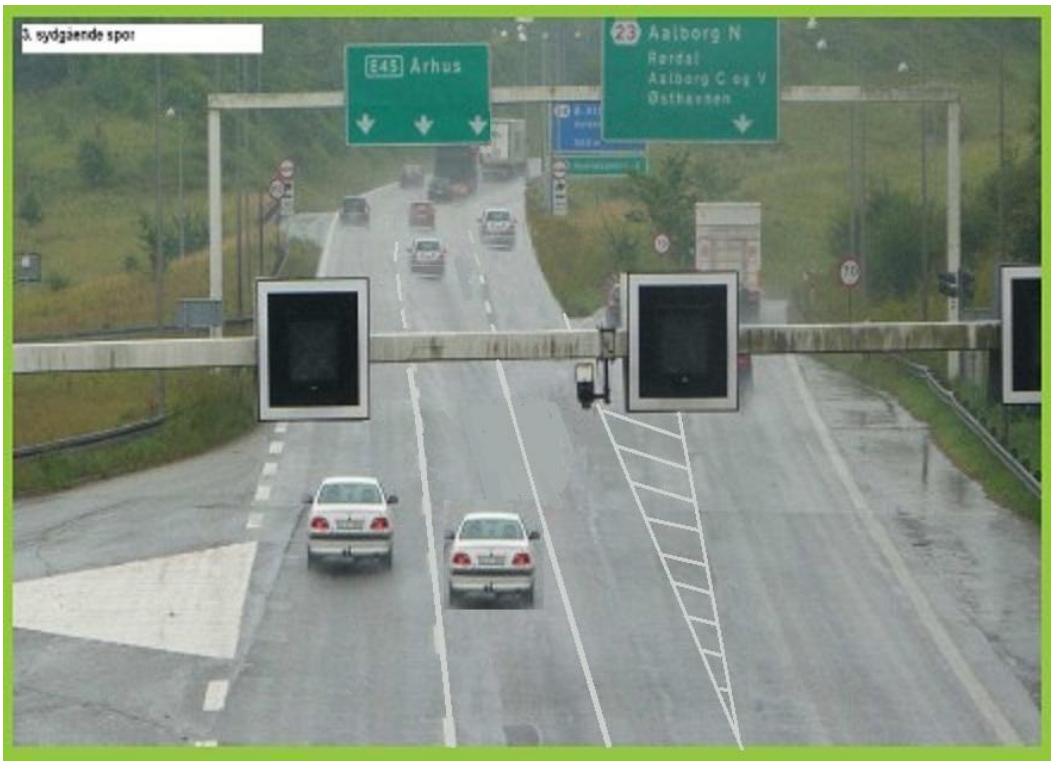
ad 1. Stribningen i tunnelen ændres til standard, for at sikre bedst muligt flow i morgentrafikken:

Da det tredje sydgående spor blev etableret, fastholdt man beklageligvis den gamle stribning og skiltning i tunnelen. Det betyder, at de tre E45-spor nord for tunnelen indsnævres til 2 spor i tunnelmundingen, og det højre spor i tunnelen udnyttes kun til lokaltrafik mod Aalborg C/Kridtsvinget. Man kan desuden også dreje til højre mod Aalborg C/Kridtsvinget fra midterste spor.
Denne løsning er langt fra standard på danske motorveje, og er med til at skabe dårligt flow, mange hasarderede overhalinger ind og ud, og manglende forudsigelighed.

Sådan ser det ud i dag :

Løsning : Ændre stribning og skiltning, så alle tre E45-spor føres igennem tunnelen, og det kun er muligt at dreje fra mod Aalborg C fra højre spor (som vist her) :

Efter tunnelen vil det fremover se således ud. De tre E45-spor kommer ud af tunnelmundingen, og det bliver kun muligt at dreje mod Aalborg C/Kridtsvinget fra højre spor. Straks efter frakørslen til Aalborg C/Kridtsvinget bliver Kridtsvinget til de to spor, der allerede findes i dag.



Denne løsning vil få positiv effekt helt tilbage til sammenfletningen imellem E45 og E39 længere mod nord, og reducere morgenkøen betydeligt.

På de øvrige tidspunkter er der ingen kø i fjordkrydsningen.

LØSNINGSFORSLAG NORDGÅENDE RETNING (Mod Frederikshavn/Hirtshals):

I dag er der total overhalings**tilladelse** i hele tunnelen, hvilket fører til mange farlige situationer og uheld, og dermed driftsforstyrrelser i tunnelen.

Det foreslås, at den nuværende yderbane adskilles fra E45-midterbane og E45-inderbane med fuldt optrukken stribe – og dermed **forbud** mod vognbaneskift – hele vejen igennem tunnelen i nordgående retning.

På den måde *forbliver den tosporede trafik på E45 på de to spor længst til højre*. Hovedparten af trafikken fra Kridtsvinget – dem der skal videre ad E45 og E39 – kører isoleret igennem tunnelen i *den venstre bane, der således bliver en lokal bane*.

Dette vil ikke give kapacitetsproblemer, da det kun er i myldretiden, at der reelt er behov for alle tre spor igennem tunnelen.

Denne illustration viser E45 lige syd for tunnelen efter gennemførelse af forslaget. Den fuldt optrukne stribe til venstre er ny.

I forhold til i dag er der følgende ændringer :

- *Der er kommet en fuldt optrukken stribe imellem de to E45-baner, og banen helt til venstre.*
- *Banen helt til venstre er fremover en lokal bane fra Aalborg C/Kridtsvinget, helt isoleret fra E45 nede i tunnelen*
- *Det grønne skilt er ændret, så man kan se, at kun de to baner til højre fører til frakørsel 22 Nørresundby C. Alle tre baner fører nordpå mod E39, E45 og lufthavn.*

På billedet herover er vi nede i tunnelen. Her kan man se, at det ikke længere er tilladt at skifte imellem venstre bane og de to E45-baner. Bilerne kan altså køre med forskellige hastigheder, hvilket gør, at der i eftermiddagsmyldretiden vil kunne fastholdes 90 km/t i de to E45-baner til højre, samtidig med, at der i lokalbanen til venstre kan være 70 km/t eller 90 km/t.

Fra bunden af tunnelen, hvor det begynder at gå opad igen, bør alle tre baner så vidt muligt have tilladt hastighed 90 km/t fremad op ad tunnelen, for at undgå unødvendig kødannelse.

På billedet herover er vi kommet igennem tunnelen. Læg mærke til, at de nye fuldt optrukne striber imellem venstre bane og E45-banerne først slutter EFTER frakørslen mod 22 Nørresundby C.

Samtidig bør det ved skiltning på selve E45 syd for tunnelen i god tid sikres, at bilister, der kommer ad E45 sydfra og skal dreje mod 22 Nørresundby C , i god tid før tunnelen indplaceres i højre bane, så de ikke laver unødvendige vognbaneskift i selve tunnelen. Herved sikres forudsigelighed.

Hvordan sikrer vi så, at bilister, der kommer fra Kridtsvinget og skal dreje fra mod 22 Nørresundby C lige efter tunnelen ikke bliver spærret inde i venstre bane og skal køre frem til 21 Lindholm/Nørresundby N/Lufthavn , før de kan dreje fra ?

Det foregår på to forskellige måder, udenfor myldretiden og i myldretiden.

***Udenfor myldretiden** er vist på illustrationen herover. Billedet er taget i Kridtsvinget, lige før tunnelmundingen og sammenfletningen med E45. Lastbilen midt i billedet kører på E45, på vej ned i tunnelen.*

***I forhold til i dag er der sket følgende** :*

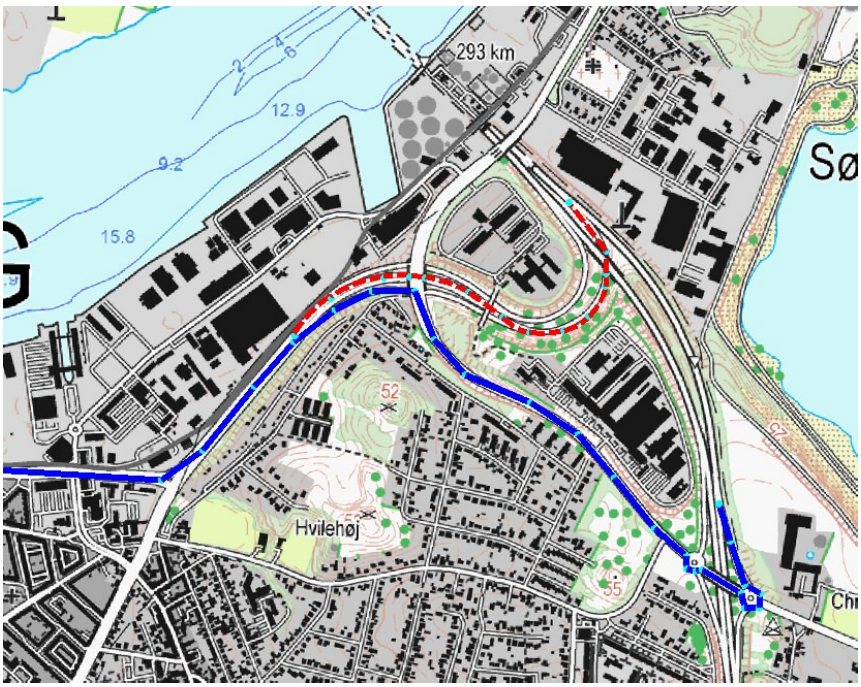
- *Der er lavet fuldt optrukken stribe imellem Kridtsvingets 2 baner. Denne fuldt optrukne stribe fortsætter hele vejen igennem tunnelen som adskillelse af E45 til højre og lokalbanen til venstre.*
- *Skilte og pile leder trafikken mod 22 Nørresundby C ind i **højre** bane på illustrationen, mens de bilister, der skal fortsætte nordpå efter tunnelen, ledes ind i **venstre** bane (lokalbanen, der er adskilt fra E45 igennem tunnelen).*

I myldretiden lukkes højre bane på Kridtsvinget for trafik, så kun lokalbanen til venstre kan benyttes:

Dette sker med skilte og – efter drøftelser med politiet - med en ny bom, der helt konkret sikrer, at der ikke er nogen der benytter højre spor og dermed fletter med venstre E45-spor.

Trafiktællinger viser, at der i myldretiden er imellem 3 og 6 bilister i minuttet, der fra Kridtsvinget skal til højre mod Nørresundby C lige efter tunnelen, og således i dag skal krydse 2 baner.

Med denne løsning ledes disse få biler i myldretiden (hvor fletning med E45 skal undgås) via Ø. Utrrupvej op til tilkørsel 24, hvor de kommer korrekt ind på motorvejen fra højre:



Den blå linie leder bilerne, der skal dreje fra mod Nørresundby C, ad Ø. Uttrupvej og ned på E45 igen. men kun når det er myldretid om eftermiddagen.
Den røde linie er Kridtsvinget, der benyttes af alle de bilister, der ønsker at fortsætte mod nord eller dreje fra ved 21 Lindholm/Nørresundby C/Lufthavn, og udenfor myldretiden også kan benyttes af dem, der skal fra ved Nørresundby C.

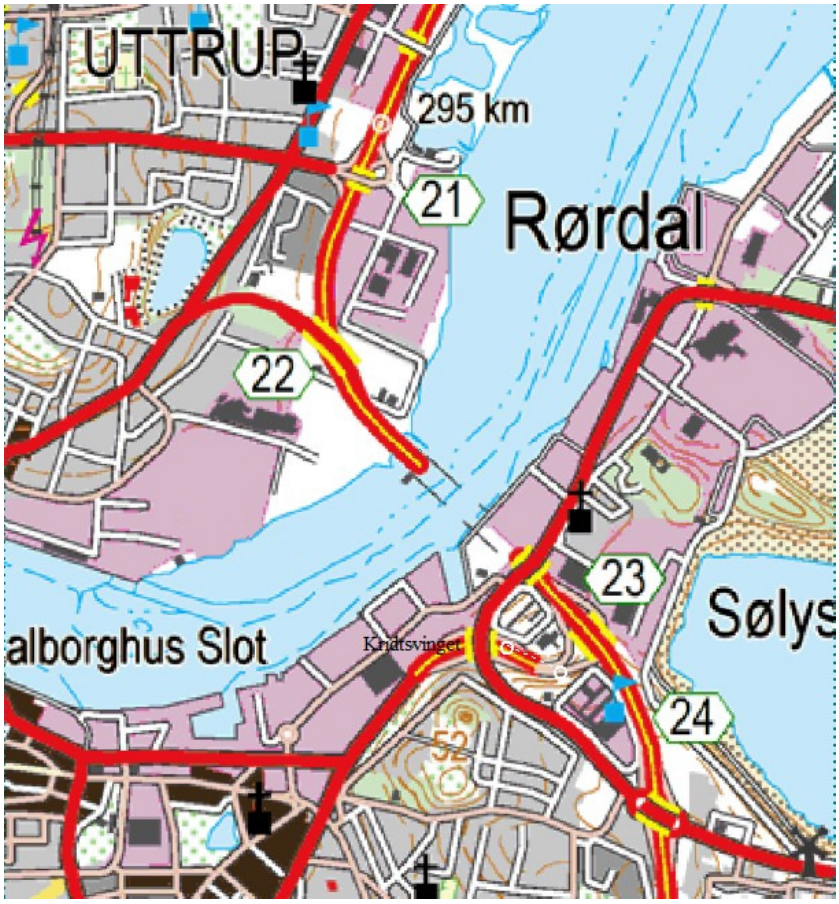
Herover ses dynamiske skilte, der i myldretiden på vej mod Kridtsvinget viser, at man skal dreje fra til højre for at kunne komme til 22 Nørresundby C. En omvej på ca. 3 minutter, men kun for ganske få biler, og kun i ganske særlige tilfælde. Fortsætter man ligeud, bevidst eller fordi man ikke når at få drejet fra, kan man tage frakørsel 21 Lindholm/Nørresundby N/Lufthavn for at komme til Nørresundby C.

Sammenfatning:

Med dette forslag vil de aktuelle køproblemer i myldretiden i Limfjordstunnelen kunne reduceres væsentligt, med større sikkerhed, fremkommelighed og stabilitet til følge.

Pris : 5-10 mio. Kr.

Mindre kø i Limfjordstunnelen, et nu-og-her løsningsforslag til 5-10 mio. kr.



Oversigtskort, der viser området omkring Kridtsvinget og Limfjordstunnelen.
Tallene i de hvide bokse - 21, 22, 23 og 24 -, er til/frakørselsnumre.

Da Limfjordstunnelen blev bygget i 1969, blev E45-trafikken nedprioriteret i forhold til den lokale Aalborg-trafik. Tiden er nu inde til at opprioritere E45 og sikre en bedre trafikafvikling i tunnelen og dermed en mere pålidelig fjordkrydsning imellem Vendsyssel og det øvrige Danmark. Løsningerne kan eventuelt laves som forsøg.

Fra Frederikshavn og Hirtshals mod Aarhus:
I sommeren 2014 vedtog Folketinget at etablere et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i **sydgående** retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. blev færdig i efteråret 2015, og siden har der ikke været køproblemer i tunnelen i sydlig retning. Længere mod nord, ved sammenfletningen imellem

E39 og E45 ca. 2 km nord for tunnelen, hvor 4 baner bliver til 3, er der dog ofte kø om morgenen. Denne kø strækker sig helt frem til slutningen af tunnelen.

Fra Aarhus mod Frederikshavn og Hirtshals :
I tunnelens **nordgående** retning, mod Frederikshavn og Hirtshals, er der det problem, at tilkørslen fra Aalborg C/Kridtsvinget kommer fra venstre i 2 baner ind mod tunnelen og skal flette sammen fra venstre med den hurtige trafik på E45, der ligeledes kommer i 2 baner.
Dette giver 3 udfordringer :

- 4 baner bliver til 3
- Trafikken fra venstre (fra Aalborg C) er ofte langsommere end trafikken på E45
- Trafikanter fra Aalborg C, der lige efter tunnelen skal til højre mod Nørresundby C, skal krydse 2 vognbaner *inde i selve tunnelen*

LØSNINGSFORSLAG SYDGÅENDE RETNING (mod Aarhus) :

1. Stribningen i tunnelen ændres til standard, for at sikre bedst muligt flow i morgentrafikken.
2. Den intelligente trafikstyring i sammenfletningen nord for tunnelen justeres, så hastigheden ikke kommer længere ned end 70 km/t (i dag 50 km/t). Det har vist sig, at reduktionen til 50 km/t sker for hurtigt, ved for få biler, og i sig selv er med til at skabe opstuvning på E39 og E45 bag sammenfletningen.

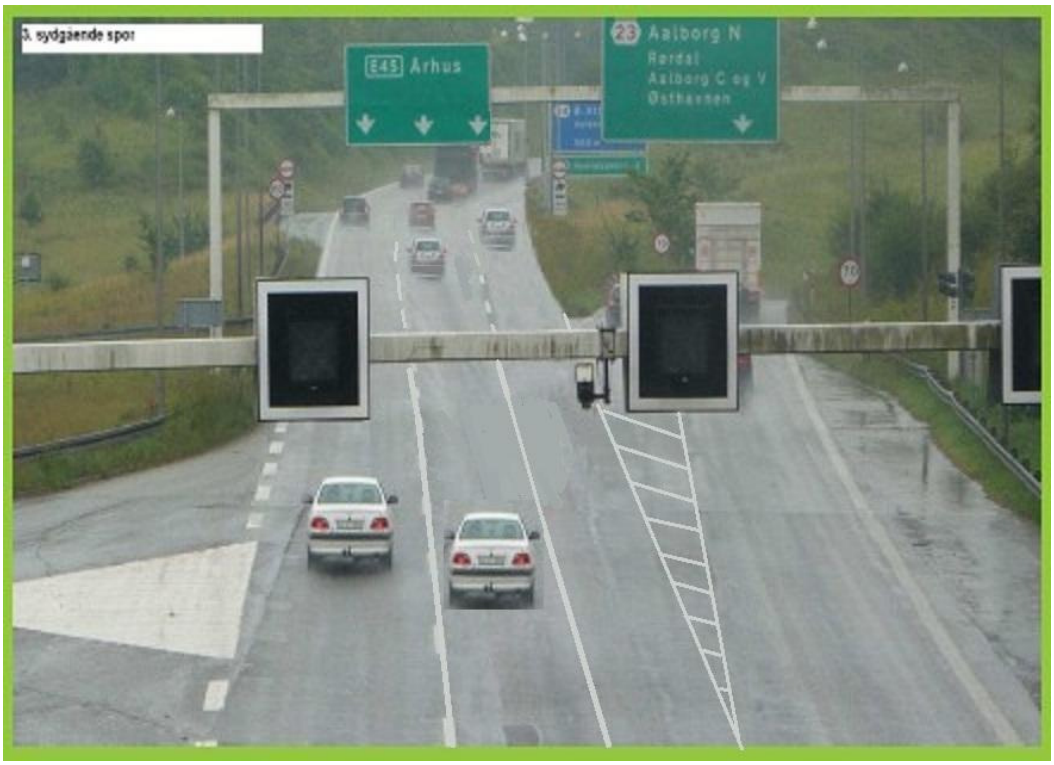
ad 1. Stribningen i tunnelen ændres til standard, for at sikre bedst muligt flow i morgentrafikken:

Da det tredje sydgående spor blev etableret, fastholdt man beklageligvis den gamle stribning og skiltning i tunnelen. Det betyder, at de tre E45-spor nord for tunnelen indsnævres til 2 spor i tunnelmundingen, og det højre spor i tunnelen udnyttes kun til lokaltrafik mod Aalborg C/Kridtsvinget. Man kan desuden også dreje til højre mod Aalborg C/Kridtsvinget fra midterste spor.
Denne løsning er langt fra standard på danske motorveje, og er med til at skabe dårligt flow, mange hasarderede overhalinger ind og ud, og manglende forudsigelighed.

Sådan ser det ud i dag :

Løsning : Ændre stribning og skiltning, så alle tre E45-spor føres igennem tunnelen, og det kun er muligt at dreje fra mod Aalborg C fra højre spor (som vist her) :

Efter tunnelen vil det fremover se således ud. De tre E45-spor kommer ud af tunnelmundingen, og det bliver kun muligt at dreje mod Aalborg C/Kridtsvinget fra højre spor. Straks efter frakørslen til Aalborg C/Kridtsvinget bliver Kridtsvinget til de to spor, der allerede findes i dag.



Denne løsning vil få positiv effekt helt tilbage til sammenfletningen imellem E45 og E39 længere mod nord, og reducere morgenkøen betydeligt.

På de øvrige tidspunkter er der ingen kø i fjordkrydsningen.

LØSNINGSFORSLAG NORDGÅENDE RETNING (Mod Frederikshavn/Hirtshals):

I dag er der total overhalings**tilladelse** i hele tunnelen, hvilket fører til mange farlige situationer og uheld, og dermed driftsforstyrrelser i tunnelen.

Det foreslås, at den nuværende yderbane adskilles fra E45-midterbane og E45-inderbane med fuldt optrukken stribe – og dermed **forbud** mod vognbaneskift – hele vejen igennem tunnelen i nordgående retning.

På den måde *forbliver den tosporede trafik på E45 på de to spor længst til højre*. Hovedparten af trafikken fra Kridtsvinget – dem der skal videre ad E45 og E39 – kører isoleret igennem tunnelen i *den venstre bane, der således bliver en lokal bane*.

Dette vil ikke give kapacitetsproblemer, da det kun er i myldretiden, at der reelt er behov for alle tre spor igennem tunnelen.

Denne illustration viser E45 lige syd for tunnelen efter gennemførelse af forslaget. Den fuldt optrukne stribe til venstre er ny.

I forhold til i dag er der følgende ændringer :

- *Der er kommet en fuldt optrukken stribe imellem de to E45-baner, og banen helt til venstre.*
- *Banen helt til venstre er fremover en lokal bane fra Aalborg C/Kridtsvinget, helt isoleret fra E45 nede i tunnelen*
- *Det grønne skilt er ændret, så man kan se, at kun de to baner til højre fører til frakørsel 22 Nørresundby C. Alle tre baner fører nordpå mod E39, E45 og lufthavn.*

På billedet herover er vi nede i tunnelen. Her kan man se, at det ikke længere er tilladt at skifte imellem venstre bane og de to E45-baner. Bilerne kan altså køre med forskellige hastigheder, hvilket gør, at der i eftermiddagsmyldretiden vil kunne fastholdes 90 km/t i de to E45-baner til højre, samtidig med, at der i lokalbanen til venstre kan være 70 km/t eller 90 km/t.

Fra bunden af tunnelen, hvor det begynder at gå opad igen, bør alle tre baner så vidt muligt have tilladt hastighed 90 km/t fremad op ad tunnelen, for at undgå unødvendig kødannelse.

På billedet herover er vi kommet igennem tunnelen. Læg mærke til, at de nye fuldt optrukne striber imellem venstre bane og E45-banerne først slutter EFTER frakørslen mod 22 Nørresundby C.

Samtidig bør det ved skiltning på selve E45 syd for tunnelen i god tid sikres, at bilister, der kommer ad E45 sydfra og skal dreje mod 22 Nørresundby C , i god tid før tunnelen indplaceres i højre bane, så de ikke laver unødvendige vognbaneskift i selve tunnelen. Herved sikres forudsigelighed.

Hvordan sikrer vi så, at bilister, der kommer fra Kridtsvinget og skal dreje fra mod 22 Nørresundby C lige efter tunnelen ikke bliver spærret inde i venstre bane og skal køre frem til 21 Lindholm/Nørresundby N/Lufthavn , før de kan dreje fra ?

Det foregår på to forskellige måder, udenfor myldretiden og i myldretiden.

***Udenfor myldretiden** er vist på illustrationen herover. Billedet er taget i Kridtsvinget, lige før tunnelmundingen og sammenfletningen med E45. Lastbilen midt i billedet kører på E45, på vej ned i tunnelen.*

***I forhold til i dag er der sket følgende** :*

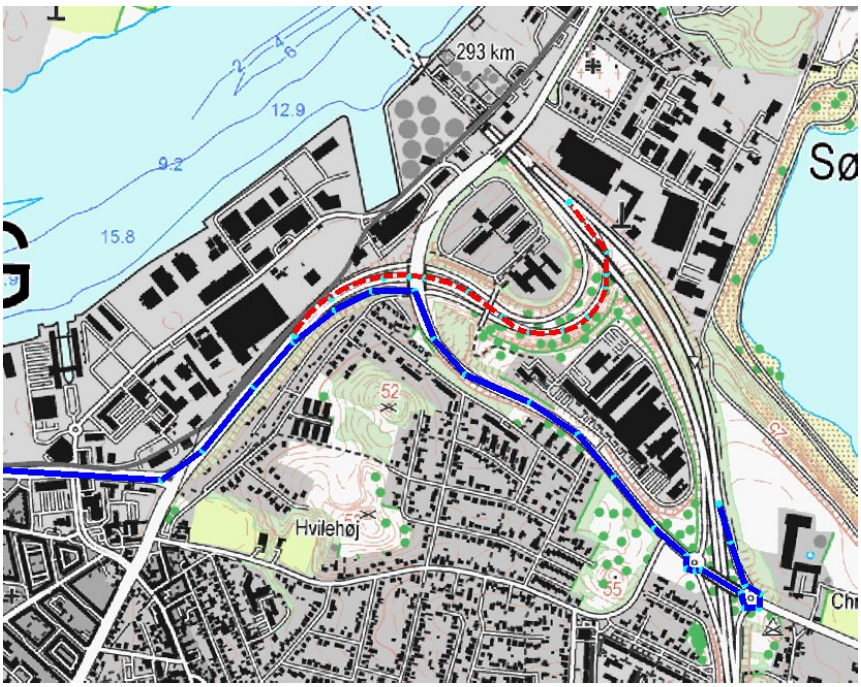
- *Der er lavet fuldt optrukken stribe imellem Kridtsvingets 2 baner. Denne fuldt optrukne stribe fortsætter hele vejen igennem tunnelen som adskillelse af E45 til højre og lokalbanen til venstre.*
- *Skilte og pile leder trafikken mod 22 Nørresundby C ind i **højre** bane på illustrationen, mens de bilister, der skal fortsætte nordpå efter tunnelen, ledes ind i **venstre** bane (lokalbanen, der er adskilt fra E45 igennem tunnelen).*

I myldretiden lukkes højre bane på Kridtsvinget for trafik, så kun lokalbanen til venstre kan benyttes:

Dette sker med skilte og – efter drøftelser med politiet - med en ny bom, der helt konkret sikrer, at der ikke er nogen der benytter højre spor og dermed fletter med venstre E45-spor.

Trafiktællinger viser, at der i myldretiden er imellem 3 og 6 bilister i minuttet, der fra Kridtsvinget skal til højre mod Nørresundby C lige efter tunnelen, og således i dag skal krydse 2 baner.

Med denne løsning ledes disse få biler i myldretiden (hvor fletning med E45 skal undgås) via Ø. Utrrupvej op til tilkørsel 24, hvor de kommer korrekt ind på motorvejen fra højre:



Den blå linie leder bilerne, der skal dreje fra mod Nørresundby C, ad Ø. Uttrupvej og ned på E45 igen. men kun når det er myldretid om eftermiddagen.
Den røde linie er Kridtsvinget, der benyttes af alle de bilister, der ønsker at fortsætte mod nord eller dreje fra ved 21 Lindholm/Nørresundby C/Lufthavn, og udenfor myldretiden også kan benyttes af dem, der skal fra ved Nørresundby C.

Herover ses dynamiske skilte, der i myldretiden på vej mod Kridtsvinget viser, at man skal dreje fra til højre for at kunne komme til 22 Nørresundby C. En omvej på ca. 3 minutter, men kun for ganske få biler, og kun i ganske særlige tilfælde. Fortsætter man ligeud, bevidst eller fordi man ikke når at få drejet fra, kan man tage frakørsel 21 Lindholm/Nørresundby N/Lufthavn for at komme til Nørresundby C.

Sammenfatning:

Med dette forslag vil de aktuelle køproblemer i myldretiden i Limfjordstunnelen kunne reduceres væsentligt, med større sikkerhed, fremkommelighed og stabilitet til følge.

Pris : 5-10 mio. Kr.

Motorvej over Egholm.

Det er voldsomt at I overvejer at bygge den bro, i det område, hvor der er så meget asbest! Det skræmmer mig – og mange andre.
Jeg er nok så skræmt over det, at jeg seriøst vil overveje at flytte ret langt sydpå, hvis I begynder at grave derude. Det er jo helt skørt.
Tænk sig, alle de mennesker som vil risikere at blive syge og dø, pga. at der insisteres på at bygge den bro i vestbyen, frem for at tilbygge et rør til den eksisterende tunnel…
Jeg er rystet!

Desuden!! :

En 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler

Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen. Bygger man i vest, forsømmer man en nødvendig udbygning i øst. Der er næppe penge til begge dele. Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra. I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få.

Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke. I VVM 2003 stod jvf. Anker Lohmann-Hansen, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute. En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 24 %, jfr. VVM 2021.

Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,4 % årligt. Efter ca. 10 år med projektering og bygning af vestlig motorvej er stigningen over 24 %.

Blot et enkelt ekstra rør, hvor retningen skifter, kan udvide Limfjordstunnelens kapacitet i myldretiden med 33-100 %.

Da der er myldretid sydpå om morgenen og nordpå om eftermiddagen, kan man få op mod 100 % ny kapacitet ved at ændre retningen i rør nr. 3. En 3. kørebane på E45 ved Aalborg er påkrævet uanset hvad (pga. den store trafikmængde). En del af denne er bygget siden VVM 2011. En 4. kørebane fra Bouet og sydpå til Nørre Uttrup er påkrævet uanset hvad, og den vil fjerne den egentlige årsag til køerne om morgenen.

Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der VIRKELIG slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.

Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!

Omkørslen via Egholm for bilister, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler. Omkørselstrafik skaber mere CO_2, mere larm, mere luftforurening, mere vejslid, mere trængsel og mere spildt trafikanttid. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 10-20 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

Kun villabyen Hasseris og kun få virksomheder ligger så langt mod vest, at en Egholm-motorvej kan give en gavnlig genvej mod nord.

Til og fra lufthavnen opnås en genvej på 5-10 min, men kun for de bilister, der ankommer syd fra eller kører syd på. Det er højst 800 om dagen.

Det skal indrømmes, at Jammerbugt kommune opnår en markant genvej via Egholm og helt sydpå, men her bor kun 38.000. Heraf arbejder en del i Aalborg, for hvem Egholm-vejen således vil være en omvej i forhold til broen. Kun ca. 5.000 bilister opnår en markant genvej.
Samtidig efterlades 80-100.000 bilister ved Limfjordstunnelen med et uløst problem.

En Egholm-motorvej ligger dobbelt så langt fra centrum (Nytorv), som den nuværende tunnel. Det passer derfor ikke, at Aalborgs gader og veje aflastes væsentligt af en Egholmforbindelse ved at "trafikken spredes".
Aflastningen af Limfjordsbroen bliver nul, hvis bilister, der tidligere kørte omvejen via tunnelen, indtager den nye, frie plads.

Trafikuheld, vil stadig være et problem!

VVM 2021 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af tilkørsel). Der vil fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen, så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen.

Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen.

Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

En omkørsel via Egholm ved uheld i Limfjordstunnelen vil medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres. En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nød-vej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

Hvis der sker uheld på motorvejsstrækningen langs Aalborg, er eneste alternativ ikke via Limfjordsbroen. Man kan køre tilbage til Limfjordstunnelen.

Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej

Egholm er i sig selv er enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.

Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.

På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem. Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste betydning, hvis en motorvej dominerer området.

Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.

En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter
bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.

En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk.

Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.
Tunnelen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik.

Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelser er en reel risiko. Dermed er området vest for Aalborg så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

Starter men i vest, bliver den samlede pris ca. 11 mia. kr.!

Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set. Dvs. at det østlige alternativ er 6-8 milliarder billigere!!, da en østlig forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden formentlig kan bygges for 4 mia.

Hvis der insisteres på at bygge en vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter. Bygger man derimod den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.

Udførelsen af en østlig forbindelse kan desuden, i modsætning til en vestlig, opdeles i etaper på en meningsfuld måde.

Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med ca. 4 mia. kr.

Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.

VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.

Desuden overdriver VVM fra 2011, prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.

Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

Det er fuldstændig uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet. Og at der ligefrem ansættes personer, til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (for hvem tør så, at sige nej?)

Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

PROBLEMATISK UNDERGRUND

48. Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.

49. Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

50. Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.

STØJ

52. Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.

53. En ny motorvej udsender 53-60 dB ny støj. Alternativet, 25 % ekstra trafik på E45, skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med moderne støjværn.

54. En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.

55. Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.

56. Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen taalelige-motorveje.tjeklige.dk

57. VVM 2021 påstår, at der vil være mindre støj efter anlæg af en ny motorvej vest om byen. Men det er "kreativ bogføring".

MILJØ OG CO2

58. Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.

59. De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.

Starter men i vest, bliver den samlede pris ca. 11 mia. kr.! Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set. Dvs. at det østlige alternativ er 6-8 milliarder billigere!!, da en østlig forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden formentlig kan bygges for 4 mia.

Hvis der insisteres på at bygge en vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter. Bygger man derimod den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.
Udførelsen af en østlig forbindelse kan desuden, i modsætning til en vestlig, opdeles i etaper på en meningsfuld måde.

Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med ca. 4 mia. kr.

VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.
Desuden overdriver VVM fra 2011, prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.

Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

Det er fuldstændig uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet. Og at der ligefrem ansættes personer, til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (for hvem tør så, at sige nej?)
Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

Nordjylland forsvinder med tiden

KLIMA: Når temperaturen går i vejret, stiger havene. Interaktivt kort giver mulighed for at se, hvor meget der vil stå under vand

Af Ole Sanvig Knudsen
osk@dnmh.dk

NORDJYLLAND: Hvis ikke du har været på Egholm og spise tarteletter, så få det gjort. Og sig så farvel til Egholm, når du nu er der, for Egholm er en sikker taber i det store klimaspil. Det fremgår tydeligt, hvis man roder med de interaktive kort over forventede vandstandsstigninger i både den nære og fjernere fremtid, som organisationen Climate Central står bag.

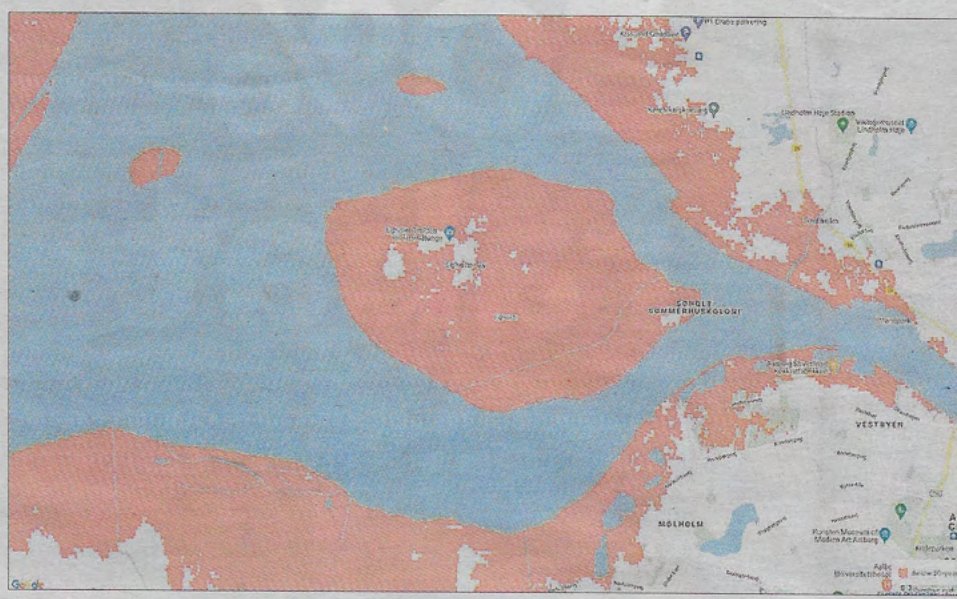
Ikke sådan at forstå, at Egholm forsvinder under fjordens overflade lige om lidt, men kombinationen af stigende vandstand og hyppigere og højere stormfloder betyder, at øen i Limfjorden går svære tider i møde.

Ligesom så godt som resten af lavlandet, der ligger ned til Limfjorden. Fra Hals til Agger, men i særdeleshed fra Hals til Løgstør.

Det - eller rettere de, for der er en del forskellige at vælge imellem - interaktive kort er interessante at rode med, hvis trangen melder sig. Og Limfjordsområdet er ikke det eneste, der bliver ramt; også kysten fra Frederikshavn og nordpå mod Aalbæk er udsat for klimaforandringernes spil.

Hvis man for eksempel beder Climate Central skrue tiden frem til år 2050, viser det sig, at man specielt langs Limfjordens bredder kommer til at mærke klimaforandringerne, når det gælder stigende vandstand. De røde områder på det øverste kort herunder er land, der kommer til at befinde sig under den daglige vandstandslinje, når vandstanden er steget med 20 centimeter, der er i omegnen af, hvad DMI forventer i 2050 i Limfjorden. Og det kunne vel være en hel del værre ved første øjekast.

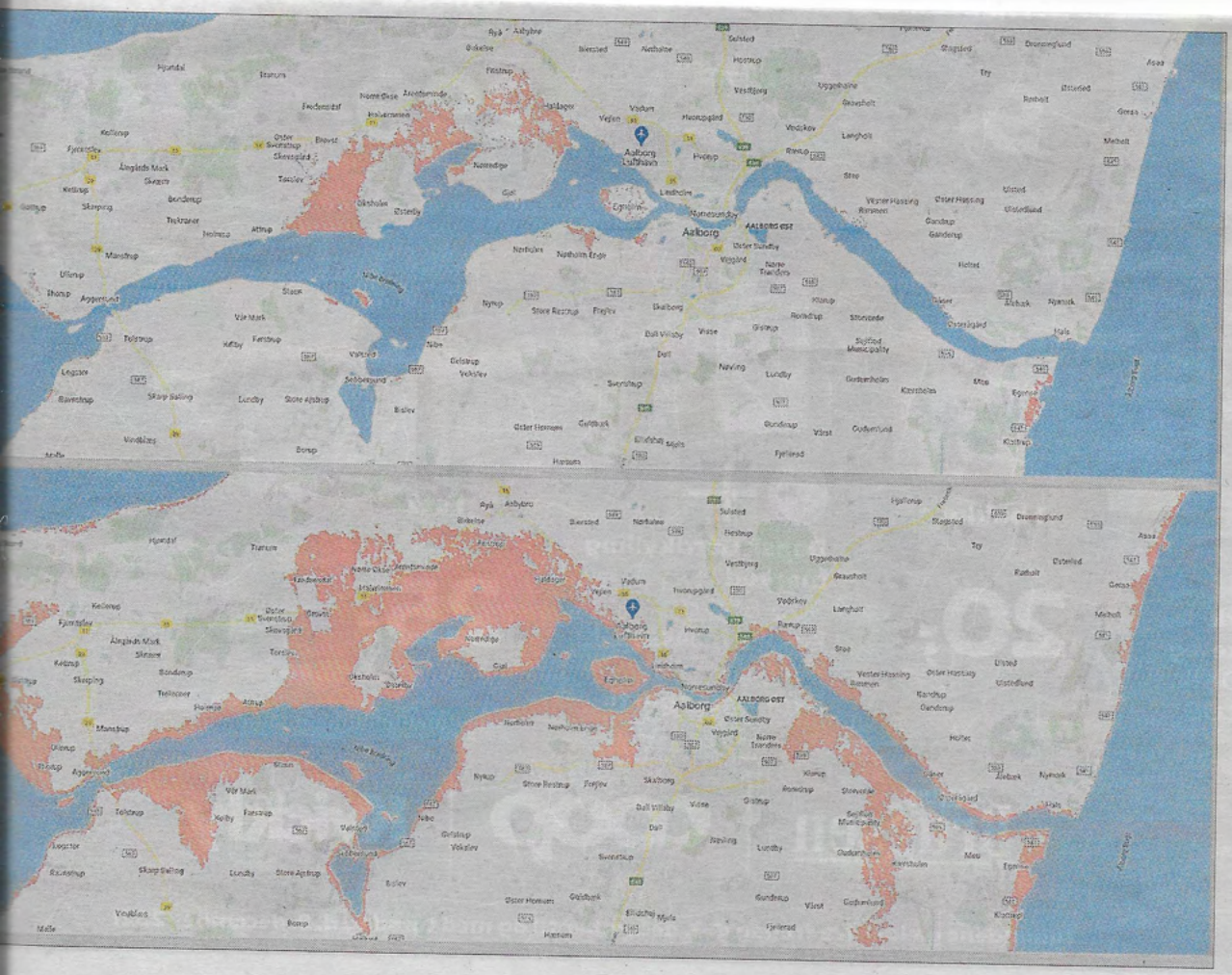
Men skift til det nederste kort, og så er de røde områder de steder, hvor man kommer til at ligge under vandstanden ved en stormflod med karakter af det, der er en 10-års hændelse. Altså en stormflod, der statistisk set indtræffer hver 10. år - og derfor steder der risikerer at blive oversvømmet jævnt hen ofte.



De røde områder - her med Egholm i centrum - bliver oversvømmet af et højvande på niveau med en såkaldt 10-års hændelse i 2050.
Kilde: Climate Centra

Hvilket sender historien tilbage til Egholm, for zoomer man ind på kortet, som det ser ud med en lidt forsigtig tilgang til, hvordan klimaet vil udvikle sig og se ud i 2050, så er de facto hele øen under vand, når Limfjorden bliver ramt af et højvande under en 10-års hændelse, som 10-års hændelser vil udspille sig i 2050.

Det siger sig selv, at fremtidens 20, 50 og 100-års hændelser bliver endnu værre med endnu højere vandstand. Også værre end dagens 20, 50 og 100-års hændelser.



Limfjordsområdet anno 2050 - ved normal vandstand (øverst) og efter en stormflod.
Kort/grafik: Climate Central

Høringssvar

Hermed enkelte bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

En vestlig forbindelse over Limfjorden vil være at foretrække specielt på lidt længere sigt, hvor en mere fremsynet, afbalanceret udvikling af Storaalborg bliver omdrejningspunktet – også i den overordnede byplanlægning.

En sådan afbalanceret udvikling vil påvirke trafikstrømmene og rentabiliteten i trafikprojektet.

En 0-"løsning" er helt uholdbar, da konsekvensen på længere sigt er et kvælertag på udviklingen i Vendsyssel.

En østlig linjeføring er en dårlig løsning - af flere grunde. De østlige bydele i Storaalborg er allerede i dag stærkt belastede af de negative miljømæssige konsekvenser af trafikken på det eksisterende motorvejsnet og på de store veje i tilknytning hertil. Problemet er ikke kun trafikstøj, emissioner mv. men også de barrierevirkninger, som er følgen af trafikken på de store veje i bydelene.

Om de naturmæssige forhold er der grund til at fremhæve, at der faktisk er betydelige naturværdier i de østlige bydele. I den nordenfjords del af Storaalborg findes den fineste fjordnære natur faktisk i øst: i Nørre Uttrup. Et område med gamle råstofgrave/søer mellem motorvejen og Limfjorden.

Ingen tvivl om, at også den vestlige linjeføring har sine negative konsekvenser. De må søges begrænset mest muligt.

Carsten Kirkelund

Dronninggårdvej 6

Nørre Uttrup

9400 Nørresundby

ckirkelund@gmail.com

Høringssvar vedr. anlæg af Egholmsmotorvejen.

Indsigelse mod etablering af en motorvej i Egholmlinjen.

Hvor blev jeg glad, da jeg hørte Mette Frederiksens nytårstale, men straks derefter begyndte tvivlen at nage.

”Hvis der er noget, de seneste år har lært os. I håndteringen af store kriser. Så er det, at vi aldrig må tøve”

Men er det ikke netop det, regeringen har gjort de seneste 2½ år – at tøve??

Der er brug for en revurdering af hele Egholmmotorvejen.

”Og først og fremmest. Skal vi løse vores tids største og vigtigste udfordring: Klimakrisen. Vi skal kollektivt være lige så utålmodige, som kloden har brug for”

Men indtil videre har regeringen gjort det alle tidligere regeringer har gjort?. Nemlig at planlægge flere motorveje. Egholmmotorvejen er endnu et eksempel. Egholmmotorvejen er klimamæssig uansvarlig.

Alene vil CO2 udledningen udgøre ca. 5 % af regionens udledninger i hvert af de 5 år, som opførelsen af motorvejen vil tage. Al forskning viser at mere asfalt fremmer flere biler. Det er altså den helt forkerte vej at gå i en tid, hvor vi skal reducere vores CO2 udledninger med 70 %. Vi skal leve op til de løfter, som vi har givet til resten af verden i forbindelse med Parisaftalen.

”Jeg kan love jer én ting. Det politiske flertal, der lige nu er i Danmark. Vi svigter ikke. Vi gør det, der skal til. Det er vores løfte. Det er mit løfte”

Kære Mette og hele regeringen. Vi håber inderligt, at vi kan stole på jeres løfte. Og vi håber, at I vil være ligeså modige som politikerne i Østrig, der netop har sat motorvejsprojekter på pause af hensyn til miljøet.

Med venlig hilsen

Charlotte Mejer

Vester Alle 20,

9520 Skørping

Bitt Juul Jensen

Nordre Skovvej 13,

9520 Skørping

Høringssvar anlægslov 3 Limfjordsforbindelse over Egholm

SIG JA til naturen – og NEJ til Egholmforbindelsen.
Naturbeskyttelse og vanvittige motorvejsplaner hænger ALDRIG sammen med grønne klimaambitioner/PLIGTER.
STOP vanviddet før det er for sent – mit barn har også ret til frisk luft og rent drikkevand!!

Politikerne på Christiansborg er tilsyneladende ikke klar over, hvad der foregår i Aalborg, eller også vender de bare det døve øre til.

Egholmforbindelsen er for længst overhalet af trafikudviklingen, når og hvis den nogensinde bliver bygget, og så er ingen trafikale problemer løst alligevel. Til gengæld er der brugt 7 mia. kroner på den dårligst tænkelige løsning både økonomisk og naturmæssigt.

Drikkevandet i Aalborgs vigtigste vandreservoir er ekstremt truet af denne linjeføring og vil tage VARIGE skader allerede i anlægsfasen. UANSTÆNDIGT at gamble med vores eksistensgrundlag. Rent drikkevand er IKKE en selvfølge, men efterhånden en mangelvare.

Egholm Motorvejen vil ødelægge en helt unik perle i Limfjorden. Øen har et fantastisk dyre- og planteliv,- heraf flere EU-beskyttede arter.

Anlæggelsen af den vestlige forbindelse vil koste ekstremt meget på CO2-udledningen – som IKKE er medregnet i VVM!!.

Der vil blive uanstændigt store støjgener for mere end 26000 borgere – herunder selvfølgelig masser af børnefamilier, hvor børnene ikke længere ville kunne lege udenfor i deres haver pga den enerverende konstante summen med over 58db.

Den store udvikling omkring Aalborg foregår i øst, og så planlægger man en urimeligt dyr trafikløsning vest for Aalborg. Man tager sig til hovedet!

En østlig forbindelse vil være langt billigere og aflaste meget mere.

Ved Elb Tunnelen i Tyskland laver man rør parallelt med hinanden. Sker der noget i et rør, kan det afspærres, mens der ryddes op.
I Østrig har man taget klimaansvar og stoppet alle store motorvejsprojekter!!

TAG ANSVAR FOR KLIMAET NU!!!

Aalborgs borgmester, gik i sin tid til valg på en østlig forbindelse. Han var arg modstander af Egholmforbindelsen, som han kaldte ABSURD – og ”mest ødelæggende”.
Han har ovenikøbet følt behov for at oprette en alliance – Aalborg Alliancen - og har lovet 600 mio. kroner til forbindelsen. Det er kommunale penge, som burde blive i kommunale kasse. Det er måske endda ulovligt, men under alle omstændigheder er det en skandale. Helt grotesk bliver det, når man kan konstatere, at Aalborg som den eneste af nordjyske kommune bidrager til den dyreste og dårligst tænkelige løsning.

Der er TONSVIS af asbest i linjeføringen som transportministeren tilsyneladende vælger at ignorere.
Hans undvigen og arrogante latterliggørelse er en transportminister uværdigt, når det handler om et så alvorligt og omfangsrigt problem.

Problemet går IKKE væk af at man lukker øjnene. DET SKAL UNDERSØGES NU!! En miljøkatastrofe på højde med Høfde 42 lurer under overfladen – LAD DET IKKE SKE -TAG ANSVAR!!

Det hedder sig at der er bred enighed om 3 Limfjordsforbindelse over Egholm – DET PASSER IKKE.
Det er udelukkende en politisk beslutning som blev taget i 2014 af politikere som ikke engang er i byrådet mere, men hvor holdningen åbenbart er gået i arv – vel at mærke i et byråd hvor en anden mening ikke er tilladt.
MODSTANDEN fra borgerne i Aalborg er KÆMPE STOR – men politikerne vil IKKE hverken lytte eller i dialog.
VIL IKKE SE -VIL IKKE HØRE!

Aalborg fortjener en retfærdig og demokratisk proces, og at I politikere lytter til os og tager vores yderst veldokumenterede bekymringer alvorligt!!

Som beboer og skatteyder i Aalborg kommune, er jeg dybt forarget over den arrogance, som myndighederne lægger for dagen i denne sag, og det gælder både de statslige og de kommunale myndigheder!!!

HJÆLP AALBORG - STOP EGHOLMMOTORVEJEN!

MVH

Charlotte Thomsen

Vejdirektoratet
pr. mail til nfc@vd.dk

Aalborg d. 02.01.2021

Høringssvar vedr. Udkast til Forslag til Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Jeg ser mig nødsaget til at sende dette høringsvar vedr. anlægning af den foreslåede 3. Limfjordsforbindelse, lokalt kaldet Egholm motorvejen, fordi dette har uoverskuelige og ireversible konsekvenser for fremtidens beboere i Aalborg. Folketingets politikkere har ikke den bedste historik i beslutninger i forbindelse med anlægsprojekter. Denne gang har i stadig mulighed for at lytte og være fremsynede og stoppe dette misfoster af et projekt.

Her vil jeg fokusere på to af den lange liste over grunde til ikke at anlægge en motorvej over Egholm og hele processen frem til forslag til anlægslov.

1. Egholm løsningen løser kun midlertidigt og marginalt Aalborgs trafikale problemer. Over mange år har lokalpolitikkere og byplanlæggere fjernet vejbaner i forbindelse med den gamle Limfjordsbro. Det har ført til at meget lokaltrafik er tvunget til at benytte den østlige Limfjordstunnel, hvorfor denne specielt er overbelastet om morgenen og lidt om eftermiddagen. Resten af dagen har jeg aldrig oplevet problemer. Denne spidsbelastning har intet med den almindelige erhvervstrafik at gøre. Problemet bliver kun større, fordi Aalborg er rykket mod øst, både mht. nye store boligkvarterer, uddannelse, supersygehus og erhvervsliv, samt havn. En ny vestlig forbindelse vil ikke ændre eller løse dette. Der er det fornuftigt at se på en alternativ fjordkrydsning mod øst, der kan håndtere den lokale trafik, også gående og cyklister. Dette vil efter mit bedste skøn løse begge problemer på en gang, og meget billigere. Løsning som også trafikforskere peger på, og prøv for en gangs skyld at lytte mere til dem der har fagligt indsigt, og ikke er farvet af, at de lever af at lave vejprojekter, som vejdirektoratet m.fl.

2. Som aktiv sejler og leder hos søspejderne, ved vi hvor let lyd bevæger sig over vand. De anvendte modeller til støjberegning har vist sig overhovedet ikke at være retvisende i forhold til anlæg af Silkeborg motorvejen. Og den har ikke engang så uhindret linje som fra Egholm dyb til hele Aalborg Vestby. Den støjforurening der uden tvivl vil komme fra motorvejen, vil være katestrofal for det unikke rekreative fjordmiljø som både benyttes af unge såvel som ældre. Og rent værdimæssigt står det i skærende kontrast til at vi forsøger at lære børn og unge at passe på naturen gennem netop at opleve naturen - også den bynære natur der er tilbage.

Med håbet om at i når med "retidig omhu" at aflyse dette projekt, ikke mindst for de kommende generationers skyld!

Med venlig hilsen

Christian Kirkegaard
Civilingeniør

[redacted]

Høringsvar ved. Egholm-motorvejen

Firmaet Rambøll, som har udarbejdet Miljøkonsekvensrapporten er inhabil

De er medlem af den såkaldte Aalborg Alliance, der har som erklæret formål, at arbejde for en 3. limfjordsforbindelse. Dermed kan de ikke varetage en objektiv miljøvurdering af det fremlagte projekt. Medlemsliste vedlagt som bilag.

Aalborg alliancen formulerer det således på deres hjemmeside:
DET HANDLER OM FORBINDELSER
Den trafikale forbindelse over Limfjorden er ubetinget den største udfordring for fortsat vækst i Aalborg og Nordjylland. Kapacitetsgrænsen for de nuværende fjordforbindelser er nået, og trafikken vil kun stige yderligere i de kommende år. Fortsat udvikling og investeringer heri kræver sikkerhed for, at varer og personer kan passere Limfjorden uhindret, og at daglig fremkommelighed ikke er en barriere. Derfor skal der fart på den 3. Limfjordsforbindelse.

Den 3. Limfjordsforbindelse er og skal være, et statsligt infrastrukturprojekt. Men virksomhederne og partnerne bag Aalborg Alliancen går nu aktivt ind og bidrager til finansieringen. Så vi kan komme videre sammen.

Aalborg Alliancen bidrager desuden økonomisk til projektet:
"Der bliver skabt et økonomisk råderum, som gør det muligt for Aalborg Kommune at afsætte 30 mio. kr. årligt af provenuet fra dækningsafgiften over de næste 20 år. Det svarer til 600 mio. kroner, som kan bruges til at medfinansiere den 3. Limfjordsforbindelse. "

Bidraget er således ikke direkte indbetalt fra de virksomheder, som er medlem, men Aalborg Alliancen er direkte medvirkende til at Aalborg Kommune afsætter 600 mio kroner til medfinansiering af forbindelsen.

Firmaet Rambøll er således som medlem af Aalborg Alliancen inhabil. Firmaet har en erklæret interesse i projektets udfald. Dette, uanset hvilke alternativer, der var inddraget i Miljøvurderingen.

Der kan derfor ikke sættes lid til, at rapporten er udarbejdet objektivt, fyldestgørende og juridisk korrekt, hvilket understøttes af de mange relevante høringssvar, der allerede er indsendt og som påpeger adskillige mangler ved miljøkonsekvensrapporten.

Herunder vil fremdrage nogle af de ting, jeg selv har bidt mærke i. Grundet det meget omfattende materiale, hvor af det hele ikke har været tilgængeligt i høringsperioden, er de fremdragne forhold ikke en udtømmende gennemgang af materialet.

Fravalg af alternative linjeføringer er ikke overensstemmelse med reglerne for miljøvurdering

Afgrænsningen af miljøvurderingen, som er i høring, er indsnævret til kun at omfatte linjeføringen over Egholm og ikke den tidligere behandlede østlige forbindelse ved den nuværende tunnel. Begrundelsen for denne beslutning er angivet til at være den politiske trafikaftale i 2014 (https://www.trm.dk/media/3588/aftaletekst-groen-2014-web.pdf).

Men en miljøvurdering er ikke en politisk beslutning og politiske forhold skal ikke have betydning for hvordan et projekt miljøvurderes. En miljøvurdering skal derimod underbygge et beslutningsgrundlag for en afgørelse, i dette tilfælde en politisk beslutning i form af en anlægslov.

Miljøvurderingsloven siger, at der ved en miljøvurdering skal inddrages rimelige alternative løsninger.

Det er undladt i den nuværende miljøkonsekvensvurdering.

Argumentet for politisk aftale i 2014 er ikke længere til stede

Begrundelsen for den politiske aftale i 2014 er gengivet her:

"Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om: Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden 24. juni 2014

3. limfjordsforbindelse Socialistisk Folkeparti står udenfor denne del af aftalen.

Linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse Parterne noterer sig, at der i forlængelse af den gennemførte VVM-undersøgelse af en 3. Limfjordsforbindelse er foretaget en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel. Grundlaget for de trafikale konsekvenser af de to tilbageværende linjeføringer er således blevet opdateret. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om linjeføring i Egholmlinjen. Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km. lang udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives. Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom. Samtidig er parterne enige om, at der oprettes en pulje på 43,1 mio. kr. til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring."

Argumentet for Egholm linjen i 2014, var at den var samfundsøkonomisk bedst, baseret på VVM-vurdering fra 2011.

Der er nu gået 10 år siden. Der er sket meget i Aalborg og omegn siden.

Fordi opdateringen af Miljøvurderingen er fravalgt kan vi ikke sammenligne den samfundsøkonomiske effekt på nuværende tidspunkt mellem Egholm og den østligste effekt. Men vi kan alligevel konstatere at for Egholm-linjen er den langt mindre end estimeret i 2011.

Det ser ikke ud til, at Miljøkonsekvensrapporten har undersøgt trafikken særligt deltaljeret ved at inddrage de seneste 10 års byudvikling i Aalborg, som ligger mod øst, samt de seneste mange års mangel på opgradering af byveje, særligt adgangsveje til City syd. Det er kendetegnende for problemerne i tunnelen, at de opstår ved trafik ind til Aalborg i arbejdstiden. For beboere i Aalborg er det meget klart, at der trafik fra folk, der arbejder i Aalborg, men bor udenfor Aalborg. Der er således ingen trafikproblemer i tunnelen hvis man kører på arbejde udenfor Aalborg, men er bosat i Aalborg.

Jeg kan ikke se, at der er lavet nogen analyse af rejseformålet med trafikken og hvorfra og til trafikken er.

Derved risikeres det, at de trafikale problemer overhovedet ikke løses, og det bliver ikke klarlagt hvor det største trafikale behov er.

Det seneste lange årstid med nedlukning pga. corona kan også ændre meget på de fremtidige trafikmønstre, da det forventes at folk i større grad vil arbejde hjemmefra, og man må derfor forvente et vist fald i pendler-trafikken.

En 3. limfjordsforbindelse varetager overvejende trafikforhold i Aalborg by og ikke trafikken for landsdelen.

Miljøkonsekvensrapporten mangler analyser af bytrafikken i forhold til landsdeltrafikken. En stor del af belastningen i den nuværende tunnel stammer fra ren bytrafik i Aalborg. Siden den sidste VVM-rapport fra 2011 er Aalborg blevet byudviklet mod øst. Flytningen af Aalborg sygehus ud i Aalborg øst vil yderligere skubbe trafikken mod øst. Dette forhold er ikke belyst.

Det skyldes nok, at argumentet for en statslig løsning dermed vil bortfalde, da det er Aalborg Kommunes eget ansvar at sikre tilstrækkelige vejadgang med tilstrækkelig kapacitet indenfor eget området.

Bilag IV-arter og afværgeforanstaltninger herfor er ikke fyldestgørende behandlet i Miljøkonsekvensrapporten.

Bilag IV-arter har været behandlet igennem mange udgaver af VVM-rapporter fra den den første fra amtet i 2003, som viste sig at være utilstrækkelig til det forberedende arbejde til den næste i 2006, som dog aldrig blev færdiggjort af amtet, til udgaven fra 2011 og den nuværende Miljøkonsekvensrapport.

På trods mange års data på forekomsten af disse arter i området foreligger der ingen vurdering af de nuværende bestandes størrelser eller tilstand, om de er fremgang eller tilbagegang eller i hvor høj grad der at tale om sammenhængende populationer inden- og udenfor undersøgelseskorridoren. Begge dele har stor betydning for udformningen og effekten af afværgeforanstaltninger.

Om strandtudser, som findes flere steder i undersøgelseskorridoren, samt udenfor, siges det, at de kan vandre langt, og dermed flytte sig til erstatningsområder. Dog siger litteraturen, at dette hovedsageligt gælder yngre hanner. Ældre hanner er derimod meget stedfaste til et vandhul og springer bare en sæson over hvis vandhullet et år ikke er en tilfredsstillende ynglelokalitet. Der foreligger i høringsmaterialet ingen oplysninger om hvorvidt de berørte områder besøges af en population med yngre individer eller om der tale om ældre tudser, der er mindre tilbøjelige til at kolonisere nye vandhuller.

De utilstrækkelige undersøgelser og vurderinger af bilag IV-arterne kan dermed ikke sikre, at der anvendes de korrekte og tilstrækkelige afværgeforanstaltninger.

Det er en stor mangel ved Miljøkonsekvensvurderingen.

Risiko for grundvand med Egholmslinjen

Det er utrolig bekymrende, at der ved Egholm-linjen er risiko for forurening og påvirkning for grundvandsforekomsterne flere steder.

Vi ser i disse år, at drikkevandsressourcerne er under stigende pres mange steder pga. pludseligt konstaterede forureninger. Man bør derfor ikke tage unødig risiko ved at etablere forurenende anlæg nær drikkevandsområder.

Linjeføringen berører flere vandindvindingsområder, OSD-områder og områder med indsatsplaner til beskyttelses af grundvandet.

I Drastrup findes et meget sårbart nitratfølsomt vandindvindingsområde med stor betydning for Aalborgs drikkevandsforsyning, og som linjeføringen går direkte igennem. Det fremhæves, at den naturlige beskyttelse af området er meget svag overfor forurenende stoffer.

I driftsfasen vurderes der ikke på påvirkningen med kvælstofforurening fra trafikken på vejene, selvom det andre steder vurderes som en forureningskilde. Det er en påvirkning som vil stige med tiden efter ibrugtagning af vejen.

Dette bør tillige belyses i Miljøkonsekvensrapporten.

Mange af de mulige påvirkninger, der listes i afsnit 23 om geologi og grundvand, bliver kun overfladisk behandlet i afsnittet om afværgeforanstaltninger. Fx risikoen for saltvandsindtrængning i grundvandsmagasiner ved midlertidige grundvandssænkninger. Hvordan er man sikker på, at afværge det? Formuleringer som at "grundvandssænkning minimeres mest muligt" virker ikke som tilstrækkeligt!

Når man læser afsnittet om afværgeforanstaltninger er det uigennemskueligt hvad den egentlige risiko er for forurening og hvad der skal gøres, hvis uheldet sker.

Dette er ikke fyldestgørende for en miljøkonsekvensvurdering.

VVM-vurdering af østforbindelsen bør opdateres

For at skabe et reelt beslutningsgrundlag bør vvm-vurderingen af østforbindelsen opdateres. Vurderingen fra 2011 viser, at mange af de problemer, som findes langs Egholmforbindelsen slet ikke eller i mindre grad findes ved at lave et ekstra tunnelrør.

Vurderingen fra 2011 viser bla. at der ved et ekstra tunnelrør ved siden af det eksisterende vil være mindre påvirkning af natur og arter, mindre påvirkning af landskab, mindre støjudledning og minimal grundvandspåvirkning.

Dertil kommer, at opdateringen af trafikanalyserne, som også inddrager de lokale forhold vil vise om det østlige løsningsforslag også vil være det samfundsøkonomisk bedste i 2021.

Mvh Christina Kærsgaard
[redacted]

Aalborg d. 2. januar 2022

Til folketingets medlemmer

Vedr. udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Jeg er en af de mange tusind, der lavede høringssvar til VVM-vurderingen for Egholm-motorvejen.

Jeg gen-fremsender hermed mit høringssvar igen, da mine indvendinger ikke adresseres i Vejdirektoratets notat om høringssvarene.

Desuden tilføjes her yderligere bemærkninger.

Projektet om at et anlægge et nyt motorvejstrace på vestsiden af Aalborg er meget problematisk i forhold til især grundvand og natur.

Miljøkonsekvensrapporten har karakter af bestillingsarbejde og belyser ikke fyldestgørende hvordan beskyttelsen skal ske på de respektive miljø-områder.

Muligheden for prøvelse af projektet er fjernet, og dermed er kontrollen med om de miljømæssige forhold håndteres forsvarligt også fjernet.

Store problemer med miljøvurderingen af projektet, der er lavet af inhabil rådgiver

Jeg har efterfølgende læst Vejdirektoratets notat fra august 2021 om de indsendte høringssvar og vejdirektoratets svar hertil. Det er et meget overfladisk notat.

Som en stor del af høringssvarene påpegede belyser Miljøkonsekvensrapporten ikke fyldestgørende de miljømæssige problemer, der er med linjeføringen over Egholm. Vejdirektoratet har imidlertid efter gennemgang af de indsendte høringssvar ikke fundet anledning til at revision af den udarbejdede miljøkonsekvensrapport. Dog har de tilsyneladende (som fremført i indstillingen til transportministeren) gennemført supplerende beregninger af støjbelastningen ved Hasseris og Sofiendal enge og indregnet effekten af støjskærme her, og er nået frem til at anbefale at der bruges yderligere 44 mio på støjskærme på en 2,5 km strækning her. Disse beregninger har dog ikke indgået i offentlighedsfasen eller er gjort tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside om projektet.

De 7.800 indsendte høringssvar behandles i et notat på kun 71 sider, og det bestyrker indtrykket af at den offentlige høring af projektet og miljøvurderingen heraf er en proforma-høring af en beslutning, der er truffet uanset udkommet af miljøvurderingen.

En af de ting, jeg selv påpegede i mit høringssvar, var problemet med at ansætte en inhabil rådgiver til at udarbejde miljøkonsekvensrapporten. Rambøll, som har udarbejdet rapporten, er medlem af den såkaldte ”Aalborg Alliance”, som vil medfinansiere projektet. Dette svarer Vejdirektoratet ikke på i deres høringsnotat.

Manglende vurdering af alternativer til linjeføring og ingen inddragelse af nutidige trafikale forhold

Afgrænsningen af miljøvurderingen, som er i høring, er indsnævret til kun at omfatte linjeføringen over Egholm og ikke den tidligere behandlede østlige forbindelse ved den nuværende tunnel. Begrundelsen for denne beslutning er angivet til at være den politiske trafikaftale i 2014. (

Men en miljøvurdering er ikke en politisk beslutning og politiske forhold skal ikke have betydning for hvordan et projekt miljøvurderes. En miljøvurdering skal derimod underbygge et beslutningsgrundlag for en afgørelse, i dette tilfælde en politisk beslutning i form af en anlægslov.

Miljøvurderingsloven siger, at der ved en miljøvurdering skal inddrages rimelige alternative løsninger. Argumentet for Egholm linjen i 2014, var at den var samfundsøkonomisk bedst, baseret på VVM-vurdering fra 2011.

Der er nu gået 10 år siden. Der er sket meget i Aalborg og omegn siden.

Fordi opdateringen af Miljøvurderingen er fravalgt kan vi ikke sammenligne den samfundsøkonomiske effekt på nuværende tidspunkt mellem Egholm og den østligste effekt. Men vi kan alligevel konstatere at for Egholm-linjen er den langt mindre end estimeret i 2011.

Det ser ikke ud til, at Miljøkonsekvensrapporten har undersøgt trafikken særligt deltaljeret ved at inddrage de seneste 10 års byudvikling i Aalborg, som ligger mod øst, samt de seneste mange års mangel på opgradering af byveje, særligt adgangsveje til City syd. Det er kendetegnende for problemerne i tunnelen, at de opstår ved trafik ind til Aalborg i arbejdstiden. For beboere i Aalborg er det meget klart, at der trafik fra folk, der arbejder i Aalborg, men bor udenfor Aalborg. Der er således ingen trafikproblemer i tunnelen hvis man kører på arbejde udenfor Aalborg, men er bosat i Aalborg.

Jeg kan ikke se, at der er lavet nogen analyse af rejseformålet med trafikken og hvorfra og til trafikken er.

Derved risikeres det, at de trafikale problemer overhovedet ikke løses, og det bliver ikke klarlagt hvor det største trafikale behov er.

Miljøkonsekvensrapporten mangler analyser af bytrafikken i forhold til landsdeltrafikken. En stor del af belastningen i den nuværende tunnel stammer fra ren bytrafik i Aalborg. Siden den sidste VVM-rapport fra 2011 er Aalborg blevet byudviklet mod øst. Flytningen af Aalborg sygehus ud i Aalborg øst vil yderligere skubbe trafikken mod øst. Dette forhold er ikke belyst.

Mangelfuld vurdering af projektets påvirkning af drikkevand og overholdelse af VVM-direktivet

Det er utrolig bekymrende, at der ved Egholm-linjen er risiko for forurening og påvirkning for grundvandsforekomsterne flere steder.

Vi ser i disse år, at drikkevandsressourcerne er under stigende pres mange steder pga. pludseligt konstaterede forureninger. Man bør derfor ikke tage unødig risiko ved at etablere forurenende anlæg nær drikkevandsområder.

Linjeføringen berører flere vandindvindingsområder, OSD-områder og områder med indsatsplaner til beskyttelses af grundvandet.

I Drastrup findes et meget sårbart nitratfølsomt vandindvindingsområde med stor betydning for Aalborgs drikkevandsforsyning, og som linjeføringen går direkte igennem. Det fremhæves, at den naturlige beskyttelse af området er meget svag overfor forurenende stoffer. Samtidig kommer en en tredjedel af Aalborgs drikkevand herfra.

Planlægningen, der skal sikre beskyttelsen af det sårbare drikkevandsområde, hvorpå motorvejen anlægges endnu imidlertid ikke er færdig, som Vejdirektoratets besvarelse af høringssvarene vidner om:

- Der er stadig forhold, der skal ”vurderes nærmere i detailplanlægningen”.

- Vejdirektoratet ”vil under detailprojekteringen fortsat være i tæt dialog med Aalborg Kommune og berørte vandværker, så grundvandsresourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm beskyttes bedst muligt”.

- Vedr. de grundvandskemiske forhold ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning er der netop "behov for yderligere undersøgelser, så de nødvendige afværgeforanstaltninger kan indarbejdes og risikoen minimeres."

I 2020 fandt EU-domstolen (C-335/18) at en undersøgelse af påvirkning af grundvandforekomster, der først finder sted efter den offentlige høring, er i strid med VVM-direktivets artikel 6.

Videre afgjorde EU-domstolen også at de lodsejere som anvender grundvandet er direkte berørt af en evt. påvirkning og dermed har ret til prøvelse efter VVM-direktivets artikel 11.

Det fremstår også stadig uklart hvordan det sikres at eventuelle uheld på motorvejen med grundvandsfarlige stoffer tilbageholdes definitivt fra at forurene grundvandet.

Denne manglende redegørelse er både i strid med VVM-direktivet, men også af kæmpe betydning sammenholdt med denne drikkevandsressources store forsyningsandel til Aalborg by.

Fremtidig vedligehold af vejstrækning, tunnel og broanlæg påhviler Aalborg Kommune

I udkastet til forslag om lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse fremgår det at anlægsprojektet, når færdigt, overdrages til Aalborg Kommune.

Dette understreger dels at projektet er et lokalt Aalborgprojekt, og derfor ikke burde kunne modtage statsstøtte. Enhver kommune er ansvarlig for at sikre tilstrækkelig vejadgang med tilstrækkelig kapacitet indenfor eget område.

Det giver således heller ikke mening at Vejdirektoratet i deres notat til høringssvarene i afsnittet om vejsalts påvirkning af følsomme vandløb henviser til Vejdirektoratets løbende arbejde med at forbedre saltningsmetoderne, når det er Aalborg Kommune, der kommer til at stå for vintertjenesten!

Jeg håber inderligt at folketingets medlemmer vil genoverveje beslutningen om at give statsstøtte til et vejprojekt for Aalborg Kommune, eller som minimum vil genoverveje at få undersøgt reelle alternativer til at etablere en 3. limfjordsforbindelse.

Mvh Christina Kærsgaard

[redacted]

Atlas viser hvordan lysforurening fra energiprojekter kan skade havmiljøet

Den norske beton-boreplatform Troll B i 2010. (Illustration: Håkon Thingstad, CC BY 2.0)

En kortlægning af lysforurening i verdens have viser Nordsøen som udsat på grund af energiprojekter - både de vedvarende og de fossile.

Af Marianne Fajstrup 29. dec 2021 kl. 11:23 15

Et nyt atlas over lysforurening i verdens have viser udbredelsen af menneskers kunstige belysning - den rækker langt ned i vandet i vores farvande og rammer et sårbart dyreliv, der kan påvirkes negativt af for meget lys om natten.

Engelske forskere har kortlagt de kystnære områder, som er mest udsat for kunstigt lys om natten, ALAN (Artificial Night At Light) fra store byer eller fra industriområder. Og de har derefter beregnet mængden af lysforureningen på forskellige vanddybder ved at kombinere

satellitbilleder, feltstudier og computermodellering af, hvor langt lyset trænger ned.

Deres verdenskort over undervands-lysforurening viser, at 1,9 mio. kvadratkilometer kystnært hav er udsat for 'biologisk betydningsfuld' ALAN på 1 meters dybde - det vil sige udsat for en kunstig lysmængde, der kan påvirke dyrelivet. 1,6 mio. m2 har lysforurening ned til en dybde af 10 meter. 840.000 m2 er lysforurenet helt ned på 20 meters dybde.

Kunstigt lys om natten forstyrrer naturen

Tidligere studier har vist skadelige effekter af lysforening på f.eks. tanglopper, der om dagen graver sig ned i det tørre sand, men hver nat bevæger sig ned til vandkanten for at spise alger. Deres natlige migration forstyrres af kunstig belysning (Current Biology, juni 2020).

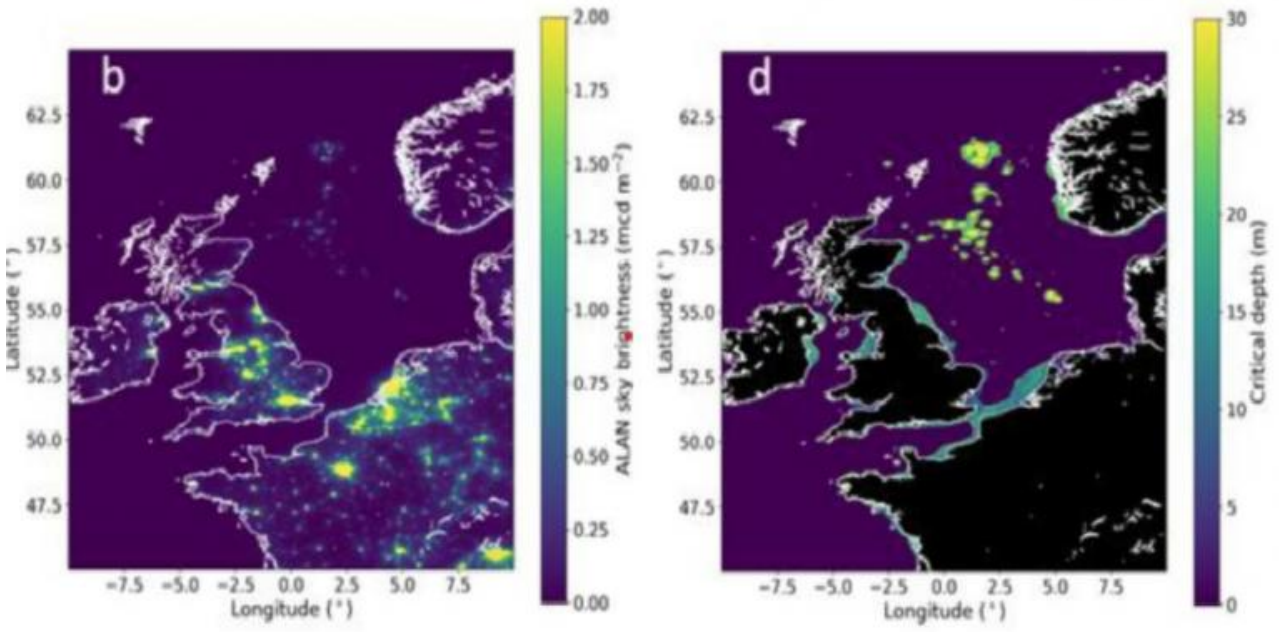
Et studie sidste år viste, at lysforurening kan række ned i vandet og påvirke dyrelivet på havbunden (Biologically important artificial light at night on the seafloor). Især på lave dybder er havmiljøet tilpasset en stor variation i lysmængden som følger af årstiderne og vejrets skiften og ofte også af muligheden for høje og lave niveauer af sedimenter, der filtrerer mere eller mindre lys fra. Men over en vis tærskel vil kunstigt lys om natten kunne påvirke balancen i biodiversiteten ved at ændre på dyrenes adfærd.

Atlasset kortlægger ikke de konkrete effekter på det lokale dyreliv, men kvantificerer den lysmængde, der trænger ned i vandet. Formålet med kortet er at skabe en fælles ramme for vurdering af miljøeffekten af lysforureningen, som i stigende grad tilskrives en skadevirkning på biodiversiteten.

»Udbredelsen af lysforurening til lands har været kendt i årevis, og nogle antager måske, at det kunstige lys ikke trænger ned i havene, men det gør det og i tilstrækkelig mængde til at have biologisk effekt. Vores atlas er det første, som kvantificerer mængden af ALAN i verdenshavene.

Alvoren af problemet i visse regioner, herunder Middelhavet, Den Persiske Golf og Det Sydkinesiske Hav, er ganske alarmerende,« siger studiets hovedforfatter, Thomas Davies, lektor i Havmiljø ved University of Plymouth, i en pressemeddelelse fra universitetet.

Relateret jobannonce: Digital graduate with strong IT and analytical skills



Til venstre et kort over mængden af kunstigt lys om natten omkring Nordsøen. Til højre samme kort med angivelse af lysmængden nede i vandet. (Illustration: T.J. Smyth et al)

Energiprojekter til havs giver stor lysforurening

På det nye kort over lysforureningen er der langt ud i Nordsøen lysende gule og lysegrønne plamager, som angiver lysforening ned til stor dybde. Det er omkring gas- og oliefelterne, hvor der arbejdes i døgndrift med farligt maskineri, som kræver kraftigt lys af hensyn til de ansattes sikkerhed.

Artiklen nævner energiprojekterne i blandt andet Nordsøen, men også i den Persiske Golf, som en særskilt problemstilling fra lysforeningen fra land, fordi det kunstige lys ofte rammer direkte ned i vandet. Ved

lysforurening fra storbyer og industri til lands vil lyskilderne oftest være rettet indad mod land og ikke ud i havet. Boreplatformene ligger desuden ude i havet, hvor vandet ofte er mere klart og derfor lader lyset trænge længere ned end nærmere ved kysterne.

Det er med til at gøre havenergiprojekter til en kilde til lysforurening, som forskerne bag lysatlasset opfordrer til at holde øje med. Og det gælder vel at mærke ikke kun kun den fossile energi, men også store VE-projekter til vands, hvor arbejdet heller ikke kan udføres i mørke eller udsættes til de lyse timer.

I Søfartsstyrelsen Miljørapport fra marts 2021 om Danmarks Havplan indgår risikoen for lysforurening som en del af miljøvurderingen, men det behandles primært som et spørgsmål om påvirkning af havfugle og andet dyreliv over havoverfladen. Risikoen for miljøpåvirkning ved lysforurening nede i vandet er stadig et underbelyst område.

Ikke underlagt international lov

De kortlagte 1,9 mio. kvadratkilometer lysforurenet hav udgør 3,1 procent af de 'Eksklusive Økonomiske Zoner', der kan etableres ud fra FN's Havretskommision fra 1982. Havretten giver en kyststat eneret på at udnytte naturressourcerne i havet, på havbunden og i undergrunden i zonen, der kan strække sig op til 200 sømil ud i havet og række ud over territorialfarvandet.

Andre stater har ret til at sejle og flyve igennem zonerne og skal have lov til at lægge undersøiske kabler og rør, men kyststaten har ret til at håndhæve sin egen respektive miljølovgivning indenfor zonen, så hvis lysforurening til havs skal reguleres, ville det skulle ske ved frivillighed og i de enkelte lande.

ING/ Tech Weekly

ING/TECH WEEKLY

ING/ Tech Weekly is the new English language newsletter from **Ingeniøren** and **Version2.**

Signup and recieve the week's most important tech stories.

E-MAIL ADDRESS *

bibliotek-me@ucn.dk

Subscribe to ING/ Tech Weekly *

You accept Teknologiens Mediehus's Terms of Use (https://teknologiensmediehus.dk/politikker#brugerbetingelser) and Personal Data Policy (https://teknologiensmediehus.dk/politikker#persondatapolitik). You also accept the following Contact Terms: Teknologiens Mediehus may occasionally contact you about events, competitions, analyses, news, jobs, surveys and offers via email. Emails from Teknologiens Mediehus may contain marketing from partners.

You can set your contact preferences at any time under the menu item 'Permissions & services' on your ING/Profile. *

Emner : Forurening , Energiø

se emner samlet

Til:	Ref.:	Fra:
Vejdirektoratet Att.: Niels Fejer Christiansen	Dokument 21/12480-3 m.v.	CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd. v./ fmd. Mike Hedlund-White Tlf.: 24 47 77 60 E-post: mhwden444@hotmail.com

Høringssvar vedr. "Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"

(Høringsperiode 2. december 2021 - 2. januar 2022)

På vegne af CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd. indgives hermed officielt hosstående høringssvar angående "Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", også kendt som Egholmmotorvejen.

Cyklistforbundet i Aalborg finder hele projektet overordentligt klimamæssigt, miljømæssigt, samfundsøkonomisk tvivlsomt betænkeligt samt beskæmmet af procesuelle og juridiske kortslutninger præget af en bandsat forhåndsbesluttet gennemtrumfnings-vilje hos systemet og større dele af det politiske landskab, der har medført en totalt forblindet automat-afvisning og systematisk hånlig nedgørelse af et betragteligt antal borgere, der har formastet sig til at være imod projektet eller den foreslåede vestlige linieføring med relevante argumenter og velbegrundede bekymringer.

Helt grundlæggende er der ikke brug for store projekter, der strider fundamentalt mod alle beslutninger, målsætninger og visioner om at nedbringe Co2-udslippet med 70% frem mod 2030, sikre grøn omstilling i større skala og skabe et solidt bæredygtigt fundament for fremtiden.

Der er på ingen måde behov for eller seriøst brug for øge antallet af biler og bilbrugere – Hvis vi som samfund skal tage snakken om grøn omstilling alvorligt, så nytter det ikke noget at tro, at overgangen til el-biler og begrænsning af plastposer giver carte blanche til at gennemtvinge voldsomme og beviseligt overdrevent unødvendige motorvejsanlæg, der snildt kunne klares med langt mere logiske og endda billigere løsninger.

Faktisk turde det være logik for enhver ansvarlig politiker at tænke på mobilitetsløsninger, infrastruktur-organisering, afgiftsstrukturer og økonomiske incitamenter der kan nedbringe antallet af personbilsbrugere og godsfragt med lastbiler – Flere biler, mere bilbrug og mere individuel bekvemmelig motoriseret hverdagstransport belaster ikke bare liv og mennesker i Danmark, men giver også et vedvarende og tiltagende destruktivt pres på ressourcer, klima og miljø helt generelt.

- Hos os i Cyklistforbundet har vi særligt fokus på, at medvirke til at skabe en fremtid båret af langt mere bæredygtig og sund aktiv transport end tilfældet er i dag – Det turde stå klart for enhver ansvarlig og klarsynet politiker, at der ikke er brug for at fortsætte med en gammeldags tænkning, der blot giver los for en galoperende stigning i bilejerskab og bilbrug til hvad som helst når som helst på hvilken som helst distance uanset hvad.

- Cyklistforbundet Aalborg Afd. vil gerne påpege, at alle udviklinger og store infrastruktur-anlæg som den bynære Egholm-motorvej, der faciliterer og lokker til mere bilbrug på alle måder skader cykelsagen og gør befolkningen endnu mere motoriseret usund.

- Egholmmotorvejen vil medføre en voldsom stigning i biltrafikken i en grøn rekreativ "oase" og grøn "lunge" af byen, som cyklister traditionelt har haft gavn af.

- En motorvej tæt vest om Aalborg vil for evigt smadre store rekreative oplevelses- og herlighedsværdier for cyklister lige fra dele af Østeraadalen over Egholm til større områder i det vestlige Nørresundby.

- En motorvej hen over Egholm med en parallel bilbro fra Vendsyssel-siden betyder, at cyklister og fodgængere fra store dele af Aalborg med ærinde til Egholm eller blot med ønske om en rekreativ tur til Egholm tvinges ud på en betragtelig omvej, thi færgen til øen forudsættes nedlagt.

- Det virker totalt ulogisk at ville presse en vestlig motorvej igennem når det er i øst, at der er den helt store tyngde af arbejdspladser og destinationer – Et eller to supplerende tunnelrør med tilslutningsanlæg samt en trafikafviklings-model som ved Elbetunnelen i Hamburg vil være langt mere kløgtigt og samfundsfornuftigt at begribe sig med.

- Egholmmotorvejen vil på alle måder være et massivt voldsomt indgreb for evigt på samtlige parametre (klima, miljø, habitat, visuelt, herlighedsmæssigt, rekreativt etc.) til gengæld for en begrænset og sandsynligvis kortvarig trængselsaflastning i begrænsede tidsrum af døgnet og ved enkelte større uheldshændelser – Det er ekstremt høj pris, der skal betales ikke bare med de små 8 mia. kr. til selve anlægsfasen, men også i al efterfølgende evighed!

- Det forekommer fuldstændigt selvmodsigende, at ville gennemtvinge et omfattende og voldsomt indgribende vejanlæg, der beviseligt har en meget ringe samfundsøkonomisk effekt og kun i begrænset tvivlsomt omfang på afgrænsede tidspunkter af døgnet vil kunne afhjælpe.

- Sidst men ikke mindst, så har Borgerbevægelsen og mange andre påvist, at hele VVM-processen og oplægget til anlægsloven hviler på et stærkt tvivlsomt juridisk grundlag – Det er skændigt, at man i fremdriftens hellige navn skrotter alle gældende muligheder for klageadgang og overlader til Transportministeriet efter vilkårlig diktatorisk forgodtbefindende at varetage alle gældende lovområder, der omfattes af projektet…. Det siger sig selv, at det er det samme som at sætte ræven til at vogte hønsene!

CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd. vil i øvrigt som uddybende dokumentation for vor modstand og betænkeligheder henvise til Borgerbevægelsens høringssvar:

file:///C:/Users/mhwde/Downloads/2022-01-02%20Borgerbev%C3%A6gelsens%20h%C3%B8ringssvar%20vedr.%20Udkast%20til%20anl%C3%A6gslov%20for%203.%20Limfjordsforbindelse.pdf

Med venlig hilsen – CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd – *Mike Hedlund-White*

Motorvejsudfletning ved Dall
Alternativ til
Forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse

En motorvej vest om Aalborg er ikke en optimal løsning på kapacitetsproblemerne ved limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 er at foretrække.

Hvis ikke en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm kan forhindres fremlægges her:

Alternative løsningsforslag, som åbner op for en forenkling og en billigere løsning for en motorvejsudfletning syd for Dall

Udarbejdet ultimo december 2021/Anker Lohmann-Hansen

VVM21

- Hensigten med at beskrive alternativer i VVM undersøgelsen er dels at oplyse om de overvejelser, som Vejdirektoratet har foretaget om muligheden for andre løsningsmodeller, dels at give et referencegrundlag for vurdering af miljøpåvirkningerne (VD har i modstrid med hensigten ikke foretaget undersøgelser af andre løsninger i VVM21).
- Beskrivelsen af alternativer indeholder et krav til Vejdirektoratet om at oplyse, hvilke alternativer der er undersøgt, og oplysninger om de vigtigste grunde til valg af alternativ under hensyn til virkningerne på miljøet. Vejdirektoratet skal desuden give en oversigt over de væsentligste alternativer og alternative placeringer, som herudover har været undersøgt (VD har i VVM21 ikke foretaget undersøgelser af alternativer).
- Der har gennem hele processen været efterlyst alternativer til en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Vejdirektoratet har undskyldt sig med, at en vurdering af alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium.
- Vejdirektoratet henviser her til kommissorium: Der skal i henhold til aftale om Finansloven for 2019 af 30. november 2018 gennemføres en opdatering af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen). Der er afsat 5 mio. kr. til arbejdet, hvoraf halvdelen betales af Aalborg Kommune.
- Man fravælger altså bevidst at fremlægge alternativer, på trods af en voldsom lokal modstand mod Egholmløsningen.
- Det er på kant med bekendtgørelsen om VVM undersøgelser. Ekspropriationskommissionen må oplyses om de manglende alternative løsninger. Ekspropriationskommissionen skal bedømme og godkende det vejprojekt, Vejdirektoratet planlægger. Vejprojektet kan ikke gennemføres uden Ekspropriationskommissionens godkendelse af projektet.

Problemstilling

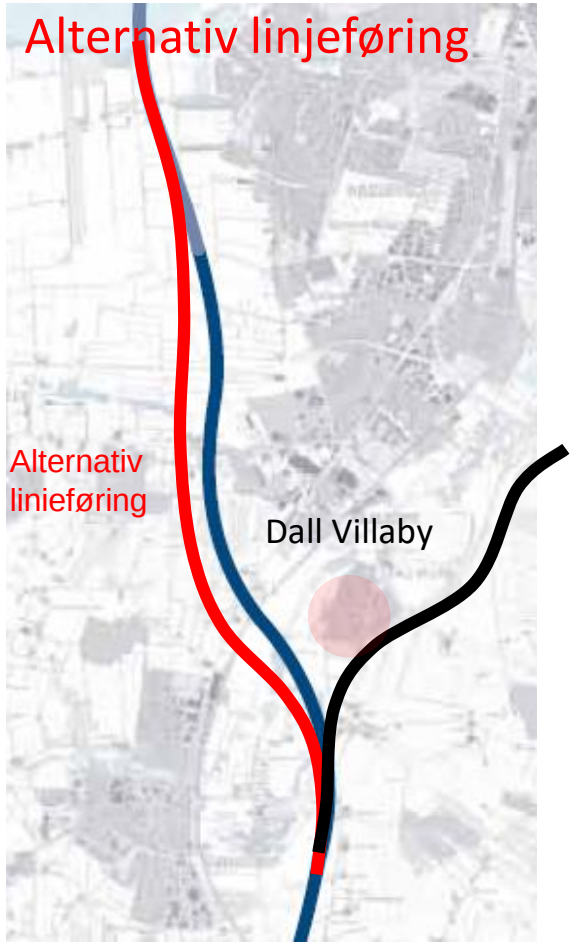
E45 og City Syd

- Gennem mange år er der fra Vejdirektoratet, Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt arbejdet på at finde en løsning på den manglende sammenhæng mellem E45 og det regionale center: City Syd – uden held, hvem skal betale.
- Den manglende forbindelse medfører en voldsom trængsel i krydset Hobrovej/Ny Nibevej. Kødannelser på Hobrovej og i perioder kødannelse på Mariendals Mølle indføringen.
- En enkel og billig løsning er etablering af en motorvejstilslutning ved Dall Rasteplads. Desværre er den ikke blevet realiseret endnu.
- En motorvejsafgrening syd for Dall landsby vest om Aalborg vil give tilslutning til Hobrovej og dermed indirekte til City Syd.

Motorvej vest om Aalborg

- En motorvej vest om Aalborg har imidlertid alvorlige ulemper i form af
  - Meget høje anlægsomkostninger og ringe samfundsnytte
  - Krydsningen af den bevaringsværdige ø Egholm
  - Landskabelig hård belastning af Østerå-dalen
  - Alvorlige støjproblemer for det vestlige Hasseris
  - Alvorlige støjproblemer især ved Dall Villaby
- De støjmæssige problemer kan reduceres ved
  - Flytning af motorvejen mod vest ved Hasseris og ved etablering af høje støjskærme
  - Flytning af motorvejen mod sydvest ved Dall Villaby og ved at undlade at etablere nordvendte ramper på motorvejsafgreningen.

En evt. vestlig motorvej over øen Egholm bør flyttes mod vest og sydvest

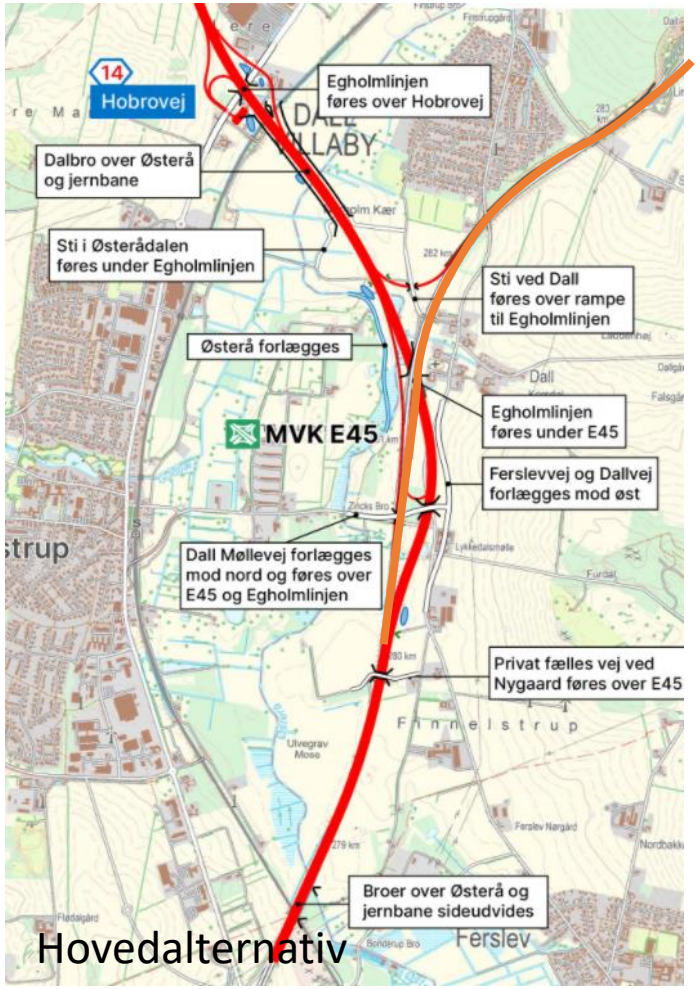


Under den offentlige debat i forbindelse med VVM 21 om en omfartsvej vest om Aalborg er der indleveret et endog meget stort antal indlæg mod gennemførelsen af motorvejen. Argumenterne er trafikale, samfundsøkonomiske, støjmæssige og miljømæssige, men vigtigst af alt:

Der har ikke fra Vejdirektoratet eller Transportministeren været vilje til at se på alternativer, som kunne bringes i spil fx en udbygning af E45.

Et af de steder, hvor der gentagne gange har rejst sig protester mod lokaliseringen af en motorvejsafgrening mod vest fra E45 er ved Dall Villaby, som allerede i dag er stærkt generet af trafikstøj. Det er ikke rimeligt, at Vejdirektoratet og dermed Transportministeren ikke seriøst overvejer de betænkeligheder og løsningsforslag, Dall Villaby har fremlagt, og som jeg er engageret i.

Vejdirektoratets varianter

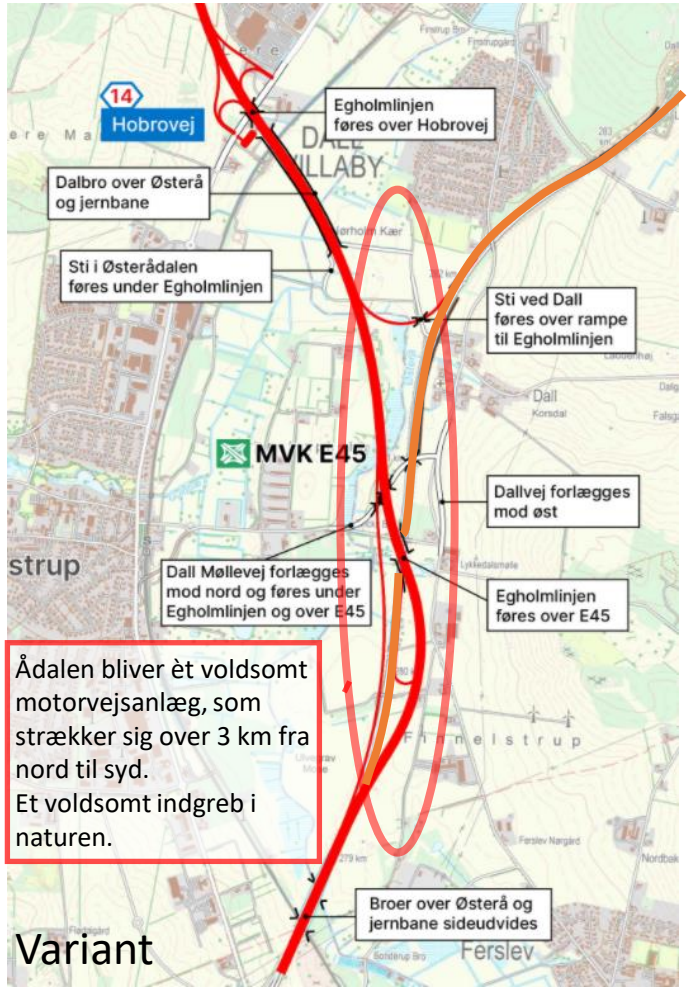


Vejdirektoratet arbejder i VVM 21 med to varianter for en motorvejsafgrening syd for Dall.

Trafikberegningerne viser, at de nordvendte ramper ved motorvejs-afgreningen ikke har regional eller national trafikal betydning. Dette gælder især varianten, hvor den ene rampe er trukket meget langt mod syd. De nordvendte ramper fører kun lokal trafik, som på en enkel måde kunne betjenes af en tilslutning ved Dall Rasteplads.

Ved at adskille den lokale og den regionale-/nationale trafik kan man opnå en enklere udformning af motorvejs-afgreningen samtidig med, at man reducerer generne ved Dall Villaby og Dall landsby samt reducerer de komplicerede anlægsforhold i ådalen.

Vejdirektoratet viste i tidligere udgaver en motorvejsafgreningen uden nordvendte ramper.



En enkel løsning

City Syd

Aalbo

Poulstrup

Dall

Hvis Egholmløsning:
Motorvej flyttes mod sydvest bort fra Dall Villaby. Nordvendte ramper opgives og erstattes af tilslutningsanlæg nord for Dall Villaby. Det giver en række fordele:

- Motorvej anlægges over den nordlige del af Svenstrupholm med bedre funderingsforhold.
- Afgreningen flyttes væk fra Dall Villaby og Dall.
- Afgreningen udformes med Fly-over og får et mere overskueligt og trafiksikkert vejforløb.
- En flytning mod syd-vest giver markant bedre støjforhold for Dall Villaby

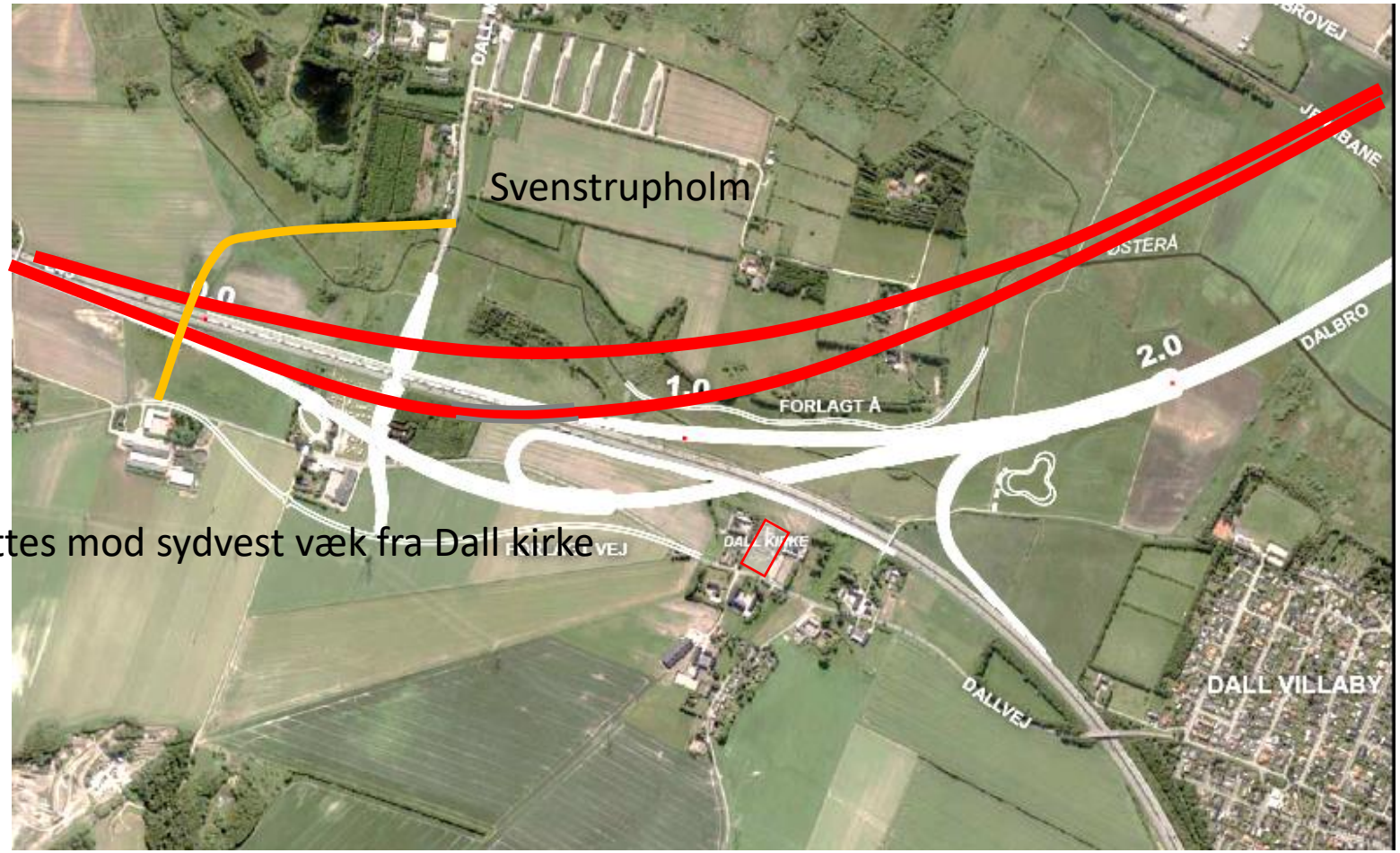
Sydvendte ramper forenkler udfletning syd for Dall
Fjerner generne ved Dall kirke

Image © 2011 C[illegible] A/S, DDO
© 2011 Google
©2010 Google

56°59'21.09"N 9°52'38.17"Ø niveau 5 m Øjehøjde 5.48 km

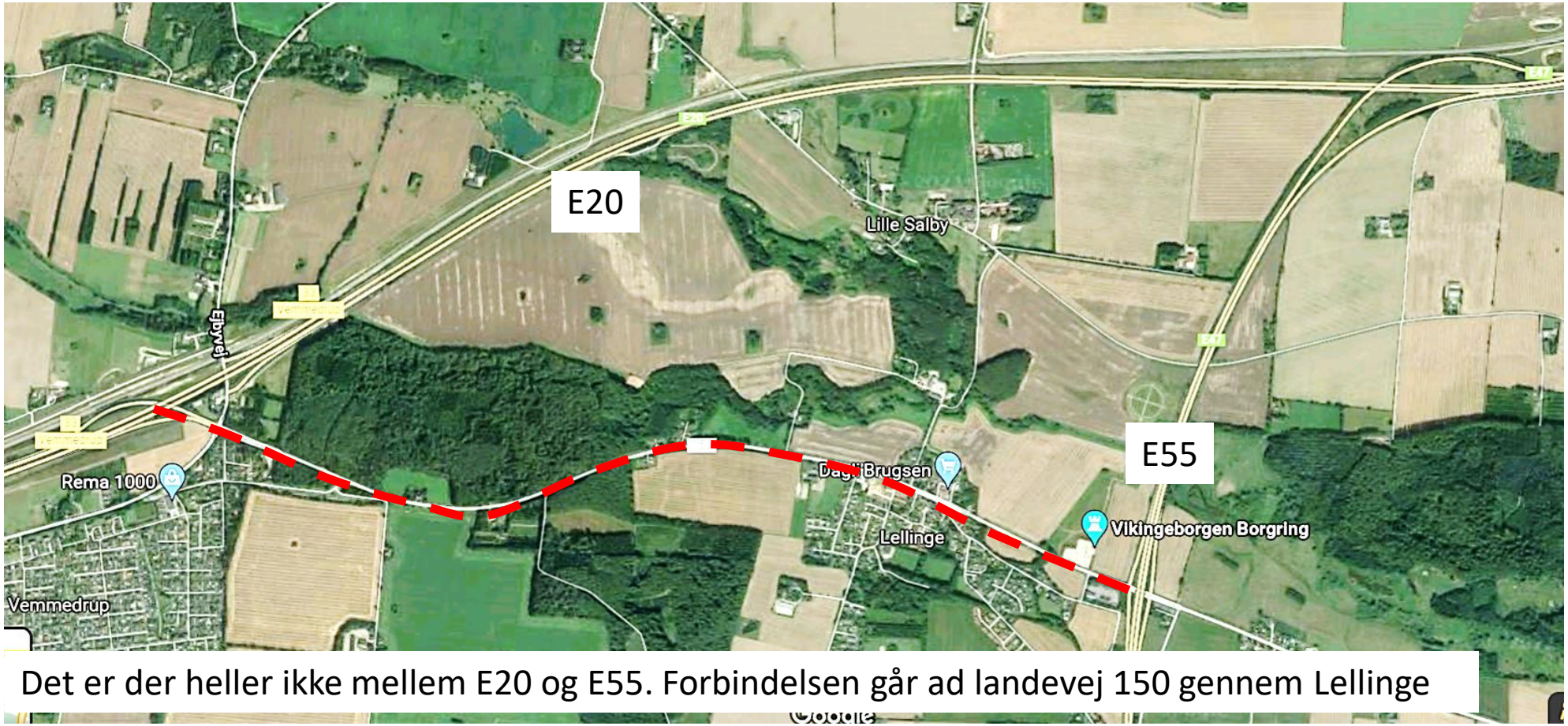
Afgrening ved Svenstrupholm

Afgreningen flyttes mod sydvest væk fra Dall kirke



Vejdirektoratet vil indvende:

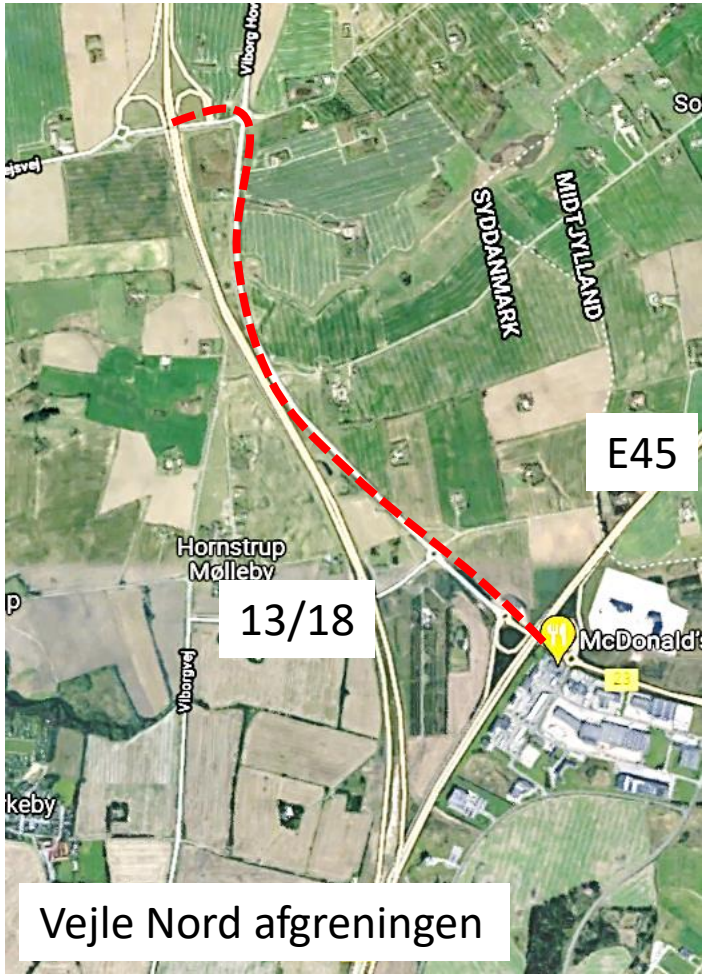
Der er ingen direkte forbindelse mellem motorvejene E39 og E45



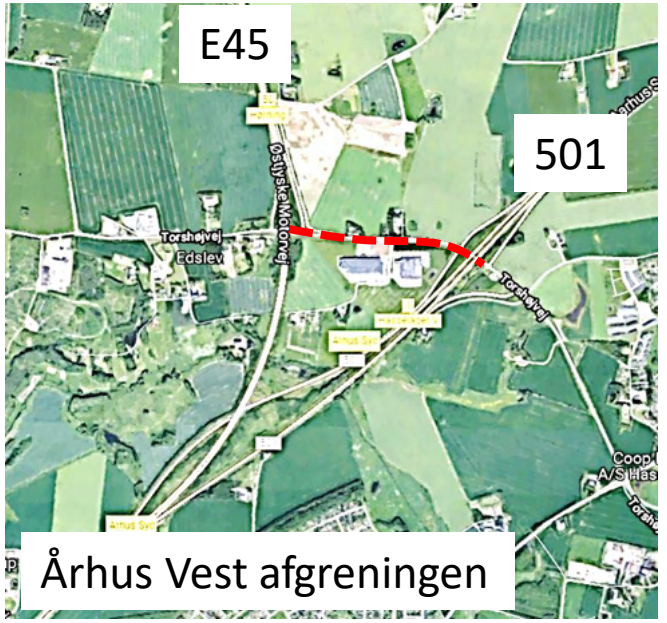
Det er der heller ikke mellem E20 og E55. Forbindelsen går ad landevej 150 gennem Lellinge

Der er heller ikke direkte forbindelse ved følgende motorvejsafgreninger:

Bouet - afgreningen



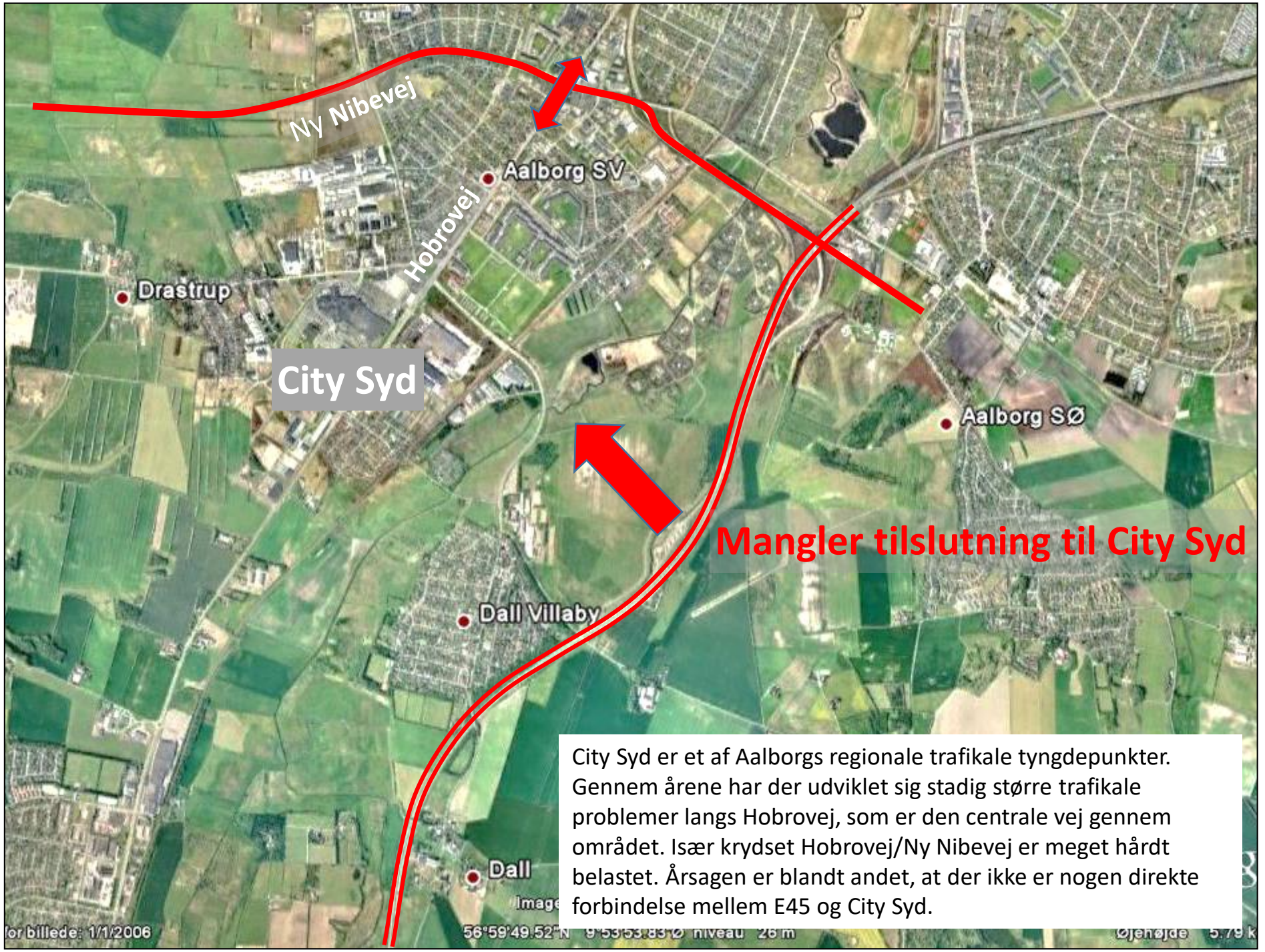
Vejle Nord afgreningen

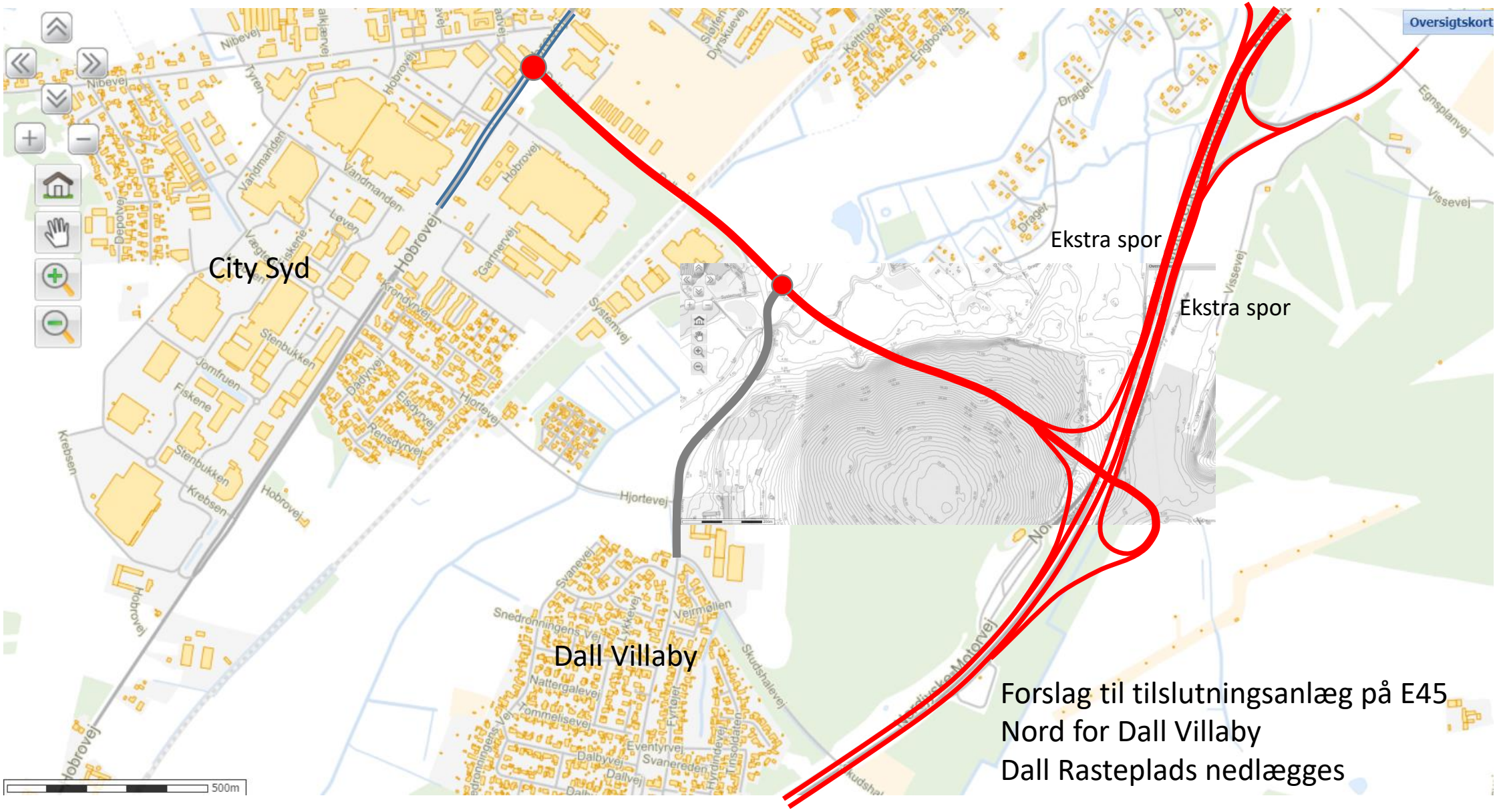


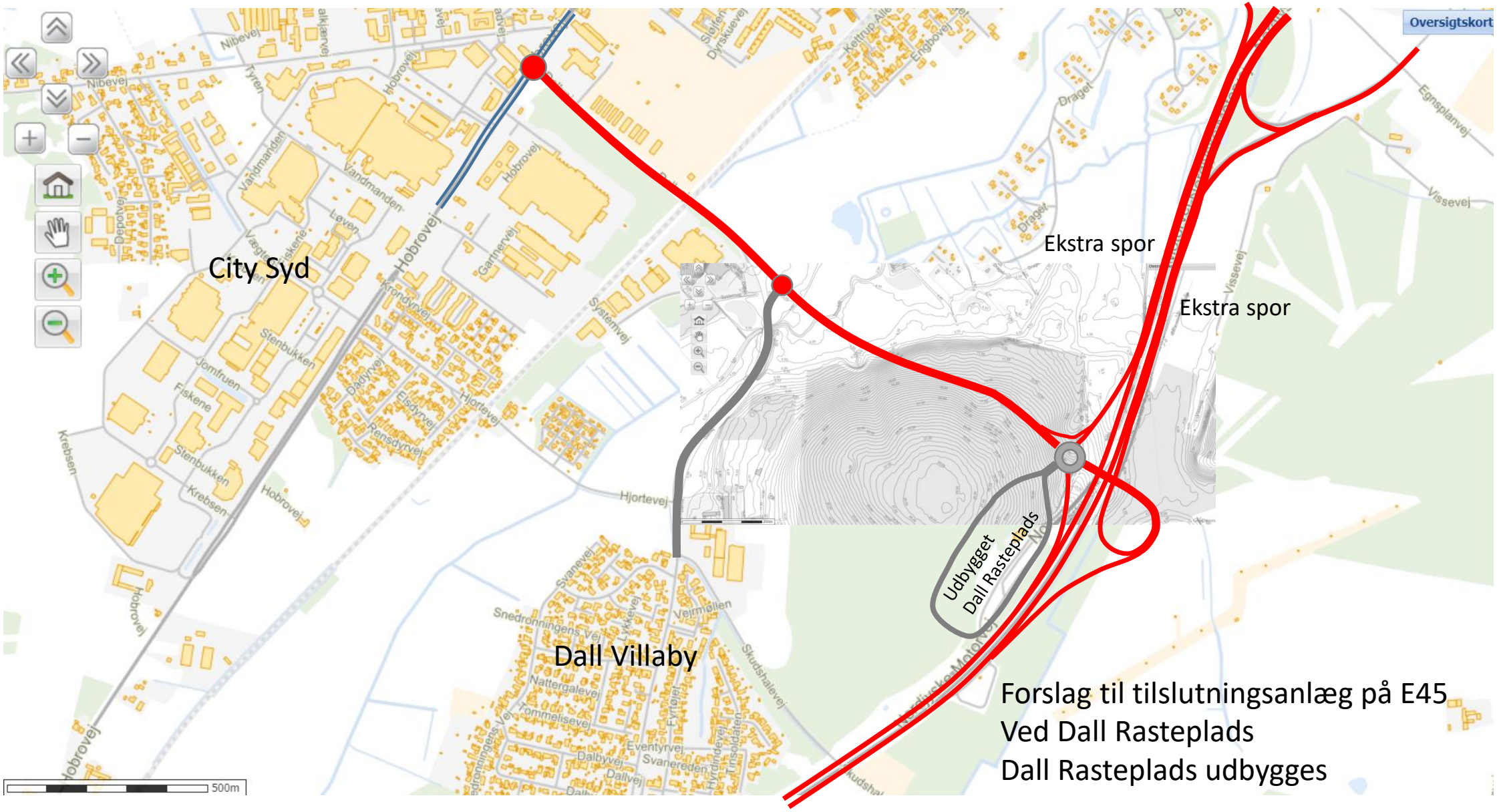
Århus Vest afgreningen

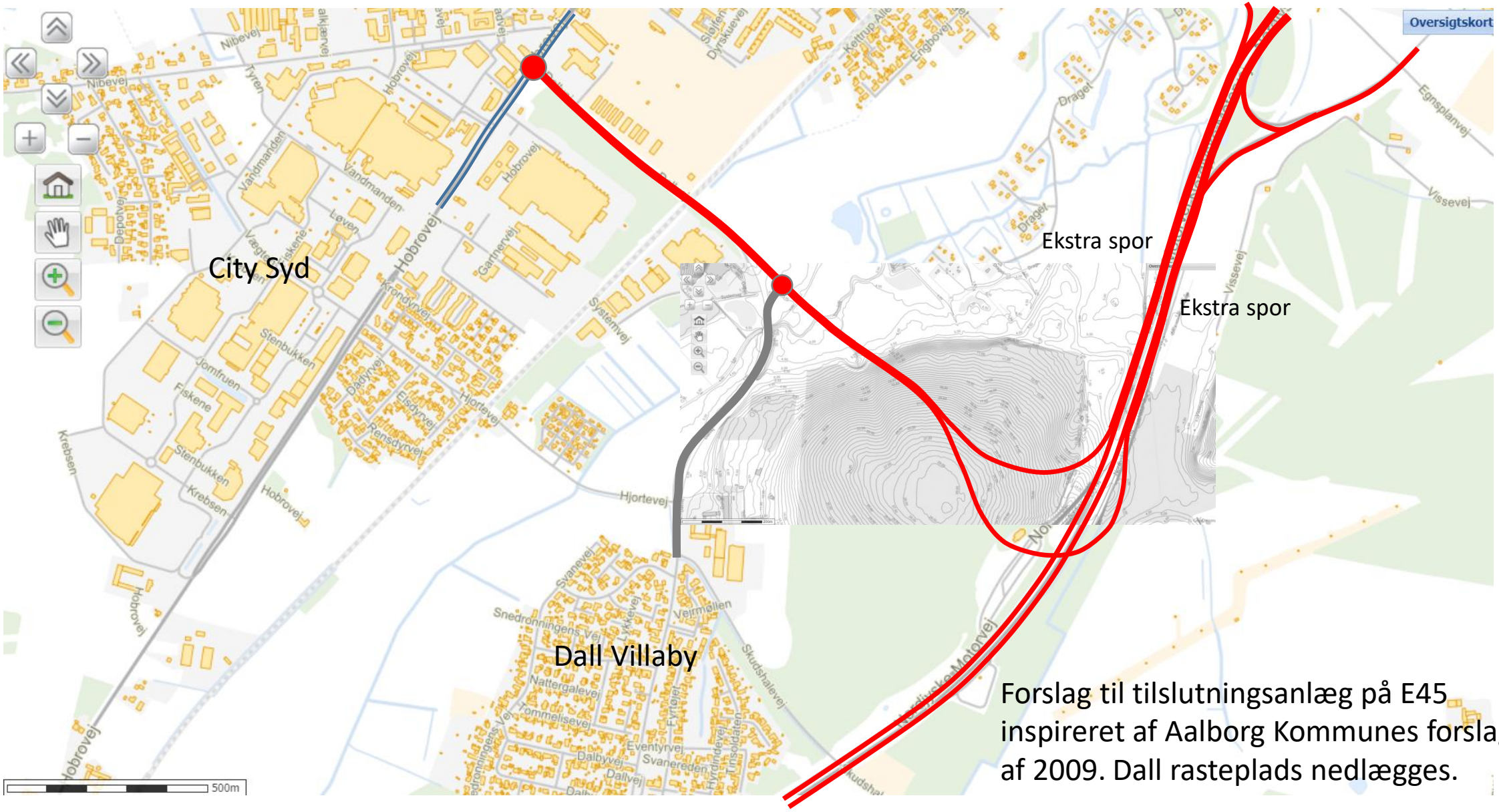
Tilslutning til City Syd

- En forbindelse mellem E45 og City Syd har i princippet ikke noget med en 3. Limfjordsforbindelse at gøre.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd er og har gennem tiden været en nødvendighed for at sikre fremkommeligheden på Hobrovej og Indkildevej.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan gennemføres for ca. 125 mio. kr.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan anlægges inden for kort tid og derved få en hurtig aflastende effekt på det omgivende vejnet.
- En forbindelse mellem E45 og City Syd kan have alternative løsninger med eller uden bevaring af rasteplads Dall.

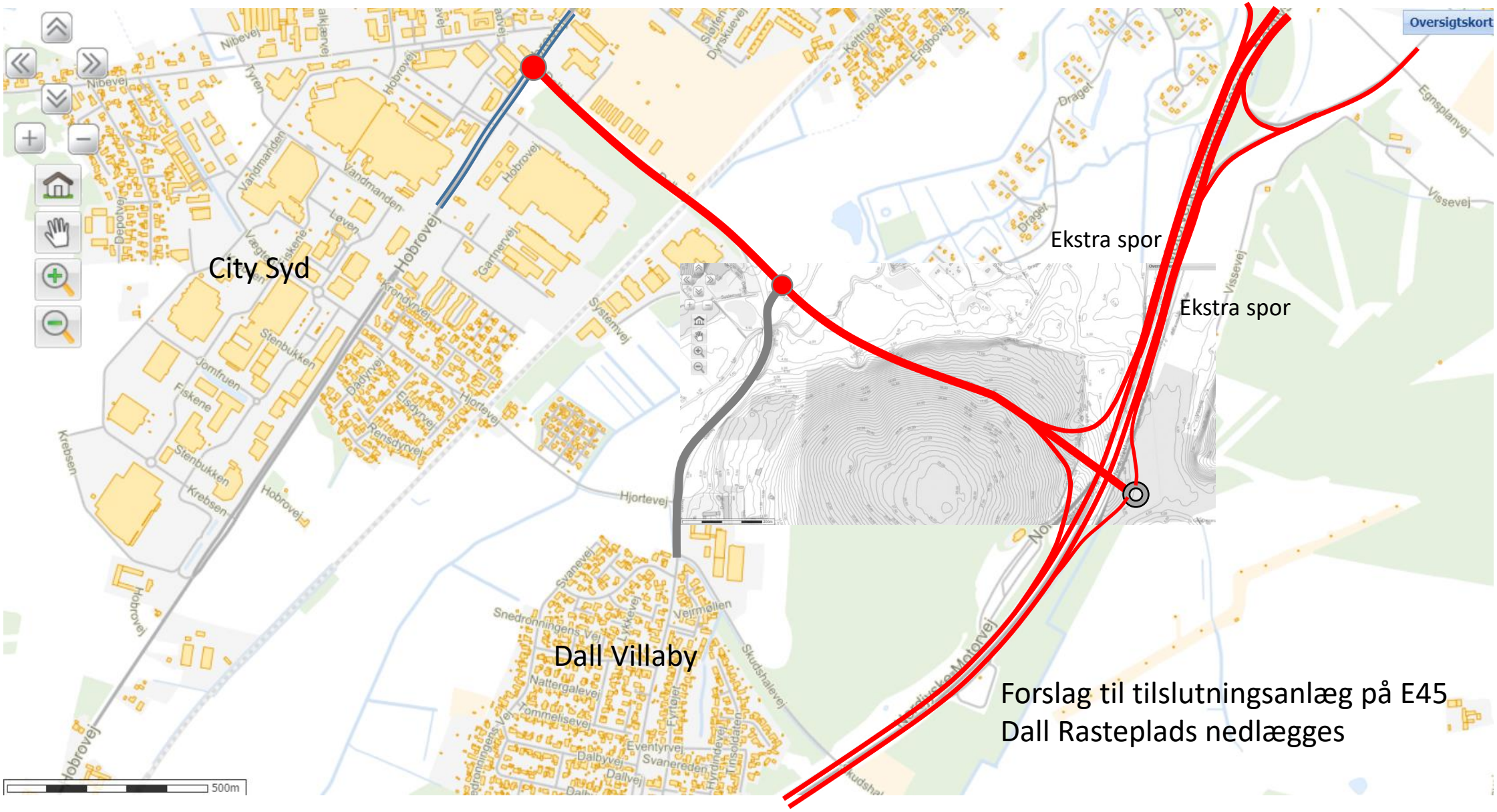

Ny Nibevej
Hobrovej
Aalborg SV
Drastrup
City Syd
Aalborg SØ
Mangler tilslutning til City Syd
Dall Villaby
Dall
City Syd er et af Aalborgs regionale trafikale tyngdepunkter. Gennem årene har der udviklet sig stadig større trafikale problemer langs Hobrovej, som er den centrale vej gennem området. Især krydset Hobrovej/Ny Nibevej er meget hårdt belastet. Årsagen er blandt andet, at der ikke er nogen direkte forbindelse mellem E45 og City Syd.


Oversigtskort
City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Nord for Dall Villaby
Dall Rasteplads nedlægges
500m


City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Udbygget Dall Rasteplads
Oversigtskort
500m
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Ved Dall Rasteplads
Dall Rasteplads udbygges



Forslag til tilslutningsanlæg på E45 inspireret af Aalborg Kommunes forslag af 2009. Dall rasteplads nedlægges.


Oversigtskort
City Syd
Dall Villaby
Ekstra spor
Ekstra spor
Forslag til tilslutningsanlæg på E45
Dall Rasteplads nedlægges
500m

Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk a.m.b.a.

Vejdirektoratet
Vejplan og Miljøafdelingen
Carsten Niebuhrs gade 43, 5. sal
1577 København V
Att. Niels Fejer Christiansen.

Formand: Jan Hjermitslev
Dallvej 36
9230 Svenstrup J
Tlf. 40875746
formand@dallvillaby.dk
www.dallvillaby.dk

Dall Villaby d.2. januar 2022

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en. 3. Limfjordsforbindelse.

Af det følgende fremgår Dall Villaby Grundejerforeningens redegørelse i samråd med forhenværende næstformand Sven Hvid Nielsen, tidligere lektor ved Institut For Produktion og Maskinteknik, AAU.

Vi kan ikke tilslutte os Forslaget, som det foreligger.

Vi føler, at vi igen ikke har fået en fair, faglig og værdig behandling af vejdirektoratet i forbindelse med det på side 11 -12 i sammenfattede høringsnotat (august 2021, offentliggjort 9. september 2021), som anses for en væsentlig del af baggrunden for lovforslaget på side 14.

Specielt vedr. motorvejsudfletningen ved Dall og Dall Villaby, samt motorvejskryds E45 ved Svenstrup J.

Vi mener dermed at et endeligt lovforslag ikke kan sendes videre før end disse forhold er belyst og behandlet seriøst og værdigt.

Den 8. nov. 2021 ringede Sven til Niels Fejer Christiansen og bad om et møde med ham hurtigst muligt for at opnå en positiv konstruktiv dialog og få afklaret problemerne som kort blev fremført fra begge parter. Vi tilbød at mødes i København men Niels oplyste, at han ofte kom til Aalborg, hvor vi kunne mødes. Niels ville selv kontakte os, vi aftalte at det kunne være hensigtsmæssigt i Dall Villaby. Sven tilbød at hente og bringe ham.

Niels henvendte sig aldrig, før end den 3.december i form af e-mail til formanden, vedr. høring af forslag om lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse.

Vi håber det bliver bedre i det nye år.

Som vi anførte i høringssvaret af d.27. april 2021, fremhæves følgende:

”Da Dall Villaby Grundejerforening i sin tid ikke kunne acceptere behandlingen af deres første Høringssvar vedr. 3.Limfjordsforbindelse, d.30. aug. 2011 (vedlagte bilag 1), sendte vi d. 26.09.2012, indsigelse (vedlagte bilag 2) til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg. Vi modtog d.20. dec. 2012 svar på e-mail fra Trafikministeren med bl.a. følgende:

” *Såfremt det besluttes at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen, vil der i forbindelse med detailprojekteringen være fokus på at begrænse påvirkningen af Dall og Dall Villaby samt Østerådalen mest muligt.* ” **Dette synes ikke opfyldt tilfredsstillende derfor følgende**:”

Hvorfor har man ikke henvendt sig til Grundejerforeningen+under processen?

For at undgå yderligere misforståelse i forbindelse med et forhåbentligt snarligt møde eller muligt svar er der i bilag 1 redegjort for det faglige, i ovennævnte høringssvar (27. april 2021) med venlig assistance og tilladelse af Anker Lohmann Hansen, som vi i processen løbende har været i dialog med.

Gå til vedhæftet bilag og gennemgå slides

Vi mener at linjeføringen på slide 7 kan tilpasses og opfylder kirkens krav i rimeligt omfang med nogle elementer fra Varianten.

Vi har tidligere anført nogle oplagte fordele ved vores forslag:

- Der bliver kortere og lettere forbindelser til/fra E45 og fra/til City Syd.
- Forslaget vil give aflastning af trafikken i Svenstrup og Skalborg (bakke især).
- Trafikken bliver mindre hørbar og synlig, idet vejen nu kan graves ned i Svenstrupholm.
- Lavbroen over Østerådalen kan afkortes.
- Dall Møllevej kan evt. føres over begge motorveje ved at den sydlige nordvendte rampe overflødiggøres.
- Muliggør at forlægningen af Østerå kan undgås.

Overordnet kan anføres, at det både er en mere miljørigtig og måske billigere linjeføring, samt skåner det kulturelle værdier i form af Dall Kirke, naturmæssige værdier i Østerådalen og færre mennesker udsættes for unødig støj fra den nye motorvej.

Vedrørende støjforhold:

Vi arbejder stadig på at få Miljøstyrelsen til at revidere deres vejledende støjgrænse til 53 dB for nye motorveje i lighed med, at der stilles krav til nye bilers forurening med en overgangs ordninger for gamle biler i det omfang, det er muligt at finde brugbare løsninger for gamle biler.

Sven bor på Klokkevej 33 med 300 meter fra E45, 65 dB, og den vindbårne støj fra Øst kan let nå op på 80-85 dB, yderst sjældent under de 65 dB, kun når der er vesten vind, så et hvert tiltag på reduktion er velkomment og tiltrængt men det er nok tvivlsomt! Vi finder slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet i Dall Villaby med både en østvendt og en kommende vestvendt motorvej.

Enten kommer den vindbårne støj fra Øst (E45) eller og fra Vest (Egholmlinjen) med mulighed for refleksioner og interferens fra bagsiden af de støjskærme Vestenvinden er meget fremherskende ved

Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i undersøgelsens kortbilag.

Derfor har det været os magtpåliggende af finde alle de tiltag små som store, som vi har forsøgt at tilstræbe nævne i vores forslag til forbedret linjeføring bilag 1

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forvente/forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal tilstræbes, holdt under 53 dB.

Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "*Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB (svarende til en gennemsnitsværdi på ca. 5 dB) lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje*". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 5 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive WHO´s anbefalede 53 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i Aalborg omr.

- Støjskærmene ved Dall Kirke skal være transparente aht. udsyn til kirke. Dette kan medføre betydelig reflekteret støj med vestenvind til Dall Villaby.
- I redegørelsen på side 28 skal SBT reduktion fra 107 til 86 tages med et vist **forbehold.** Det skyldes nok kun fordi man har indregnet støjskærmen fra E45 med overvejende sydøstenvind.
- Vi kan ikke forestille os, at vi ikke også skal have en slags støjskærme på udfletningen både før og på lavbroen grundet den vindbårne støj fra den opvejende vindretning er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår og sammenholdt med reflekterende støj fra Dall´s støjskærme.

Konklusion

Vi ser frem til og håber på at vi efter en konstruktiv dialog kan nå frem til en revideret linjeføring af den på side 6 viste forslag til Lov overensstemmelse med vores høringssvar af 27. april 2021 synliggjort i bilag 1.

Vi ønsker og håber at vi bliver inddraget i det videre arbejde og vedr. detaljer for byen i passende omfang.

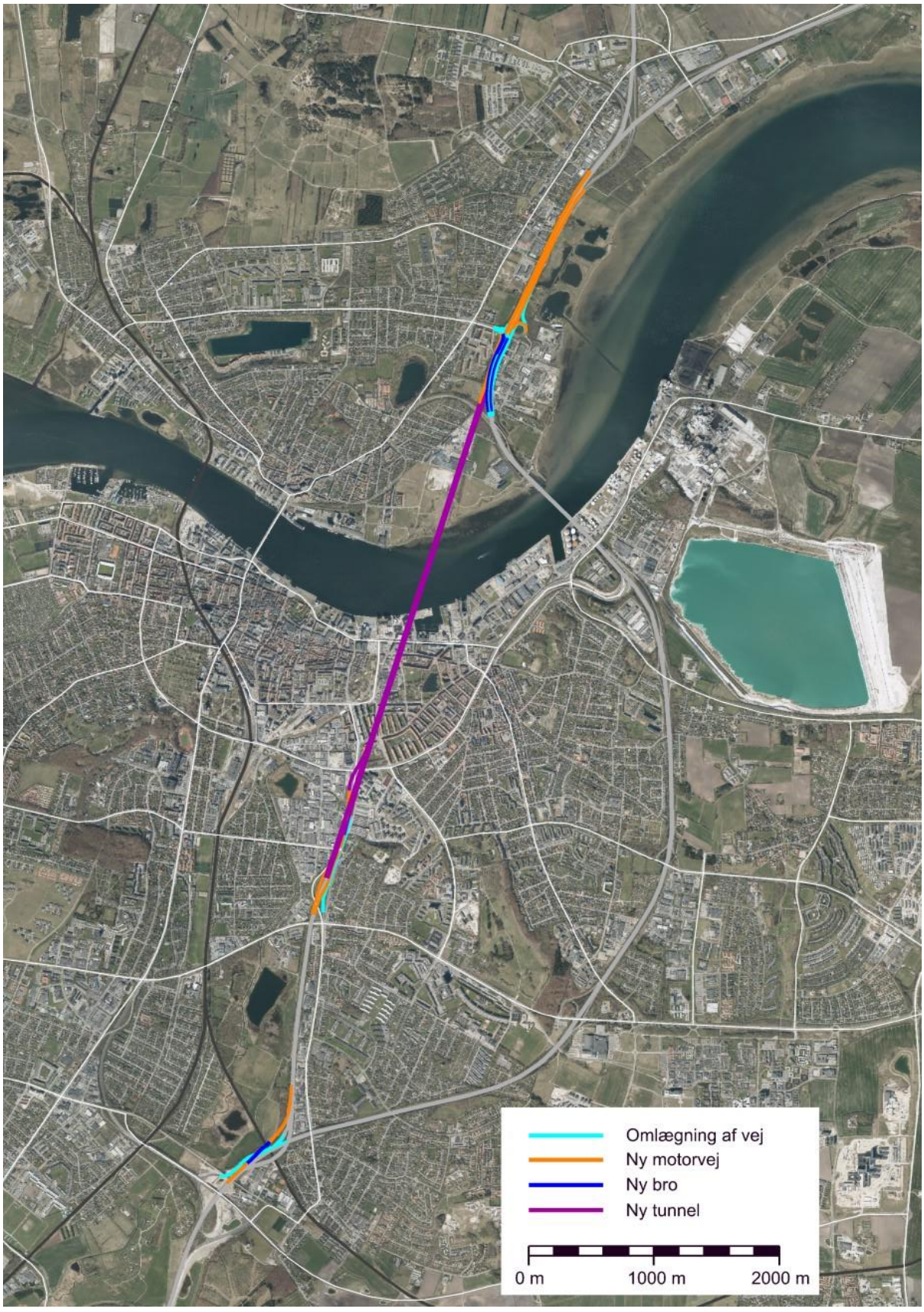
Med venlig hilsen

På vegne af bestyrelsen for Dall Villaby Grundejerforening
Jan Hjermitslev

Vedlagt bilag: Motorvejsfletning ved Dall

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 19.12.2021

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen. Ifølge oplysninger fra interessenter, som jeg har forhørt mig ved, vil et beregningsgrundlag koste omkring 50.000 kr.

Der er senest truffet beslutning om at anlægge Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og undervejs krydse øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, der beholder det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

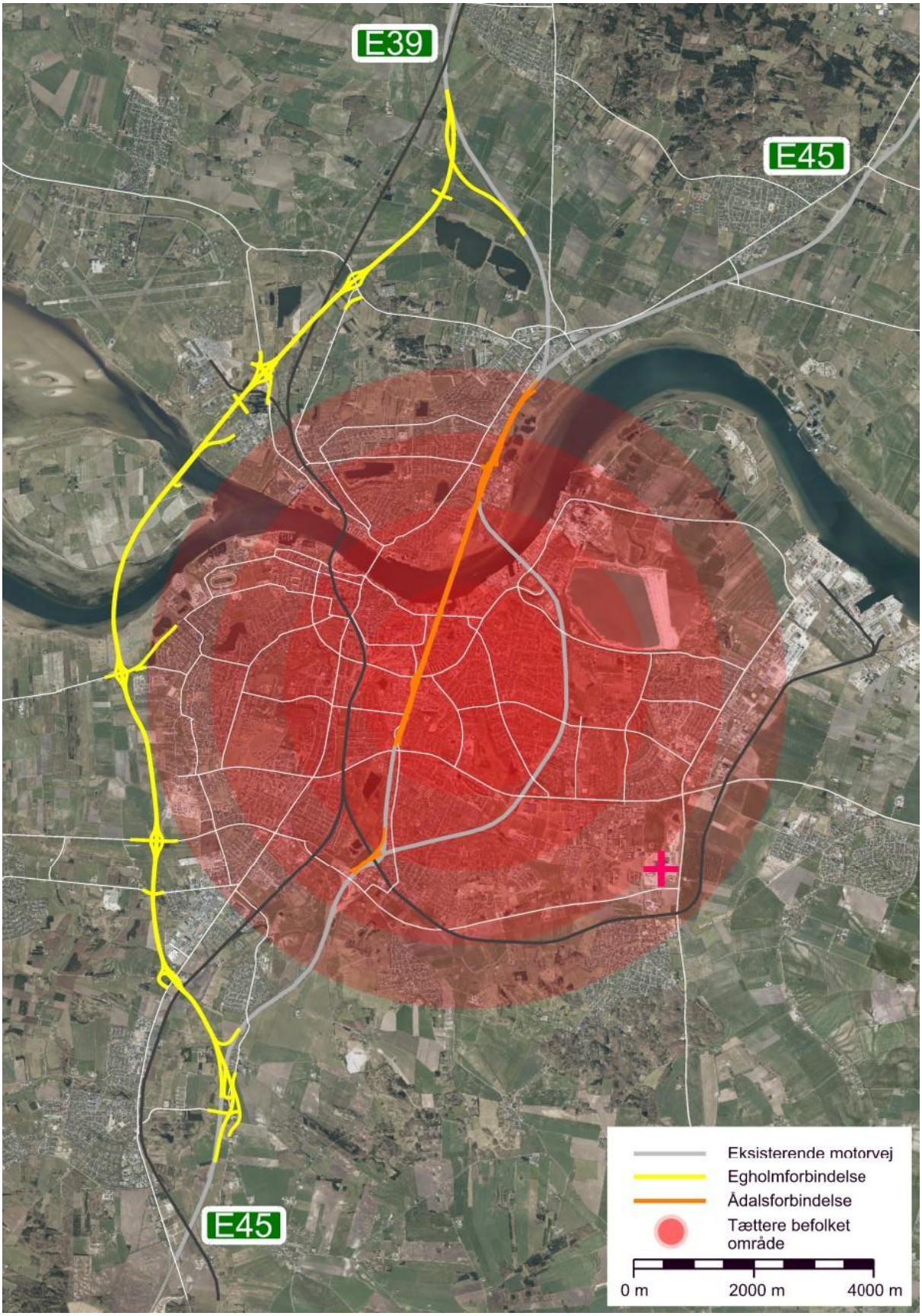
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikal effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

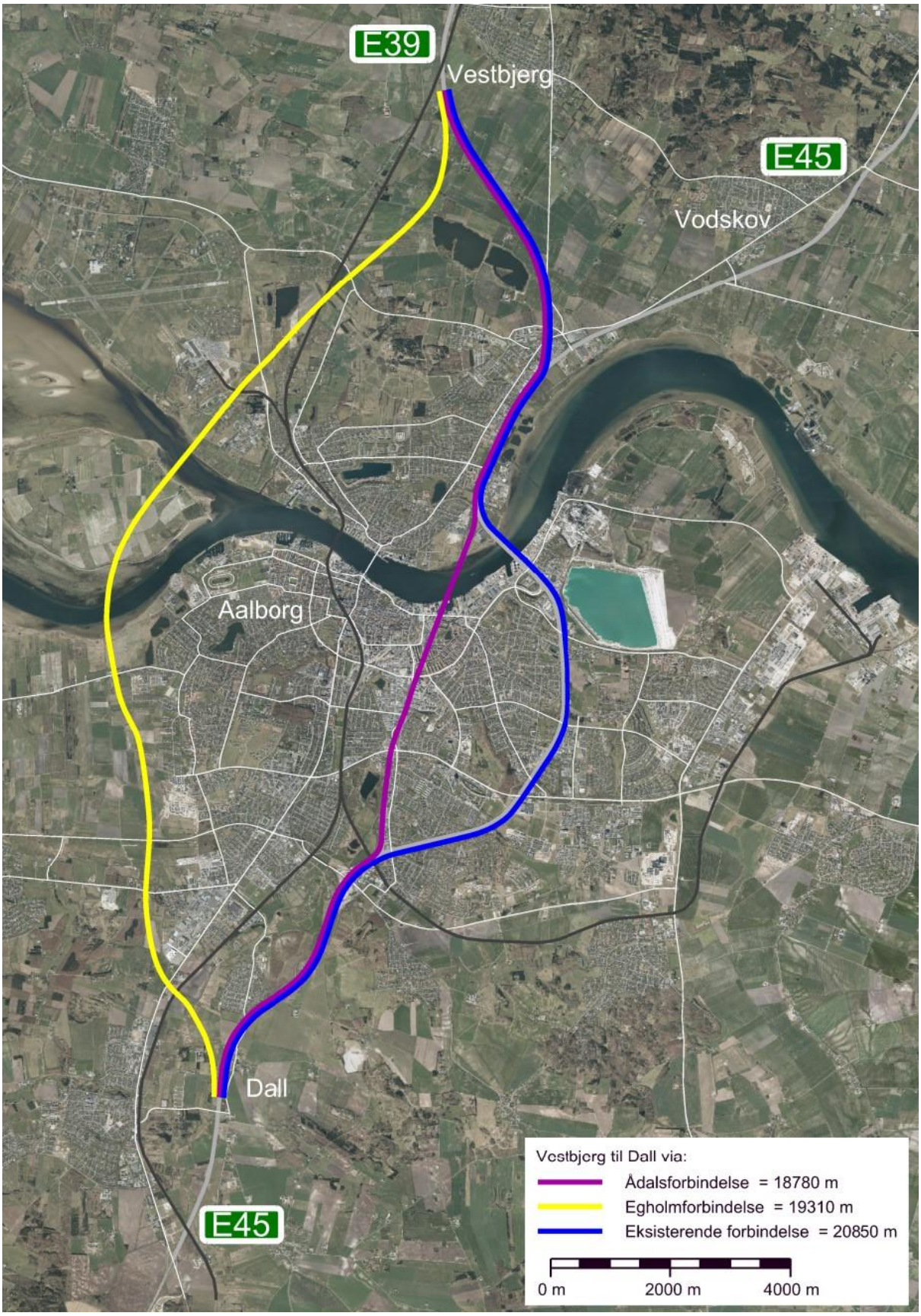
I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil såmænd være et fint alternativ for bilister, der bor vest for midteraksen af Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.



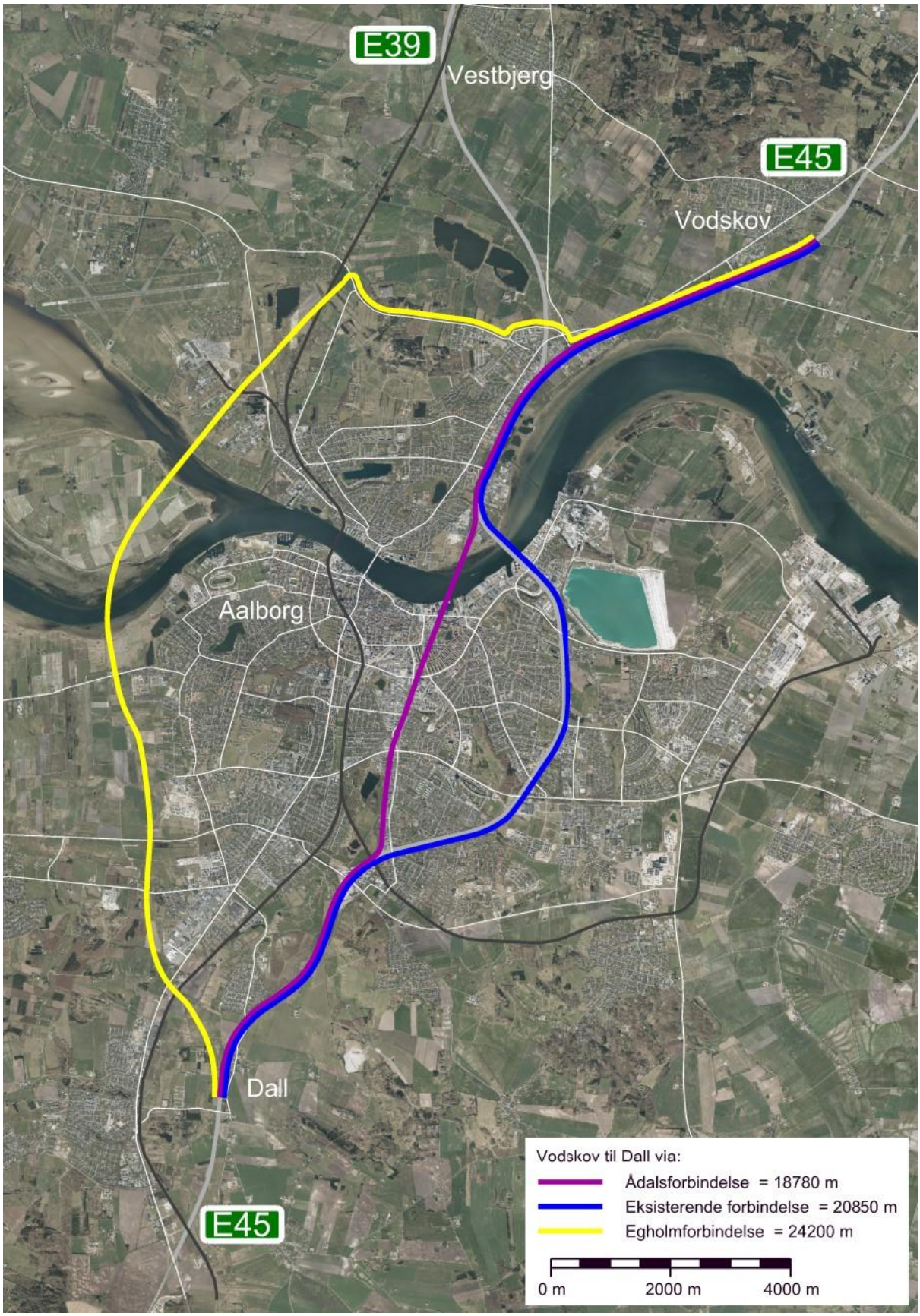
Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre ud og bruge Egholmforbindelsen.
Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

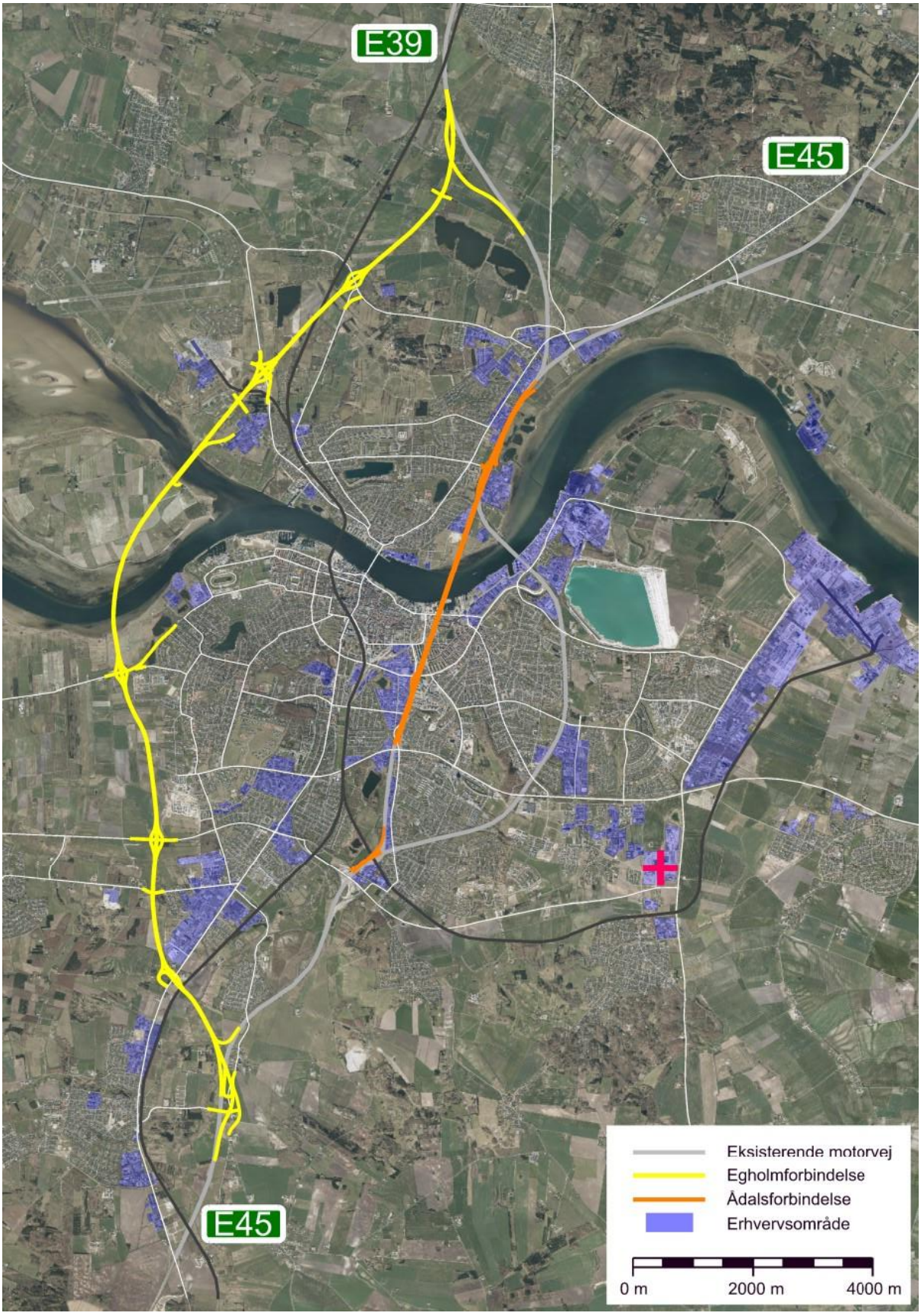
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.


E39
E45
E45
Eksisterende motorvej
Egholmforbindelse
Ådalsforbindelse
Erhvervsområde
0 m
2000 m
4000 m

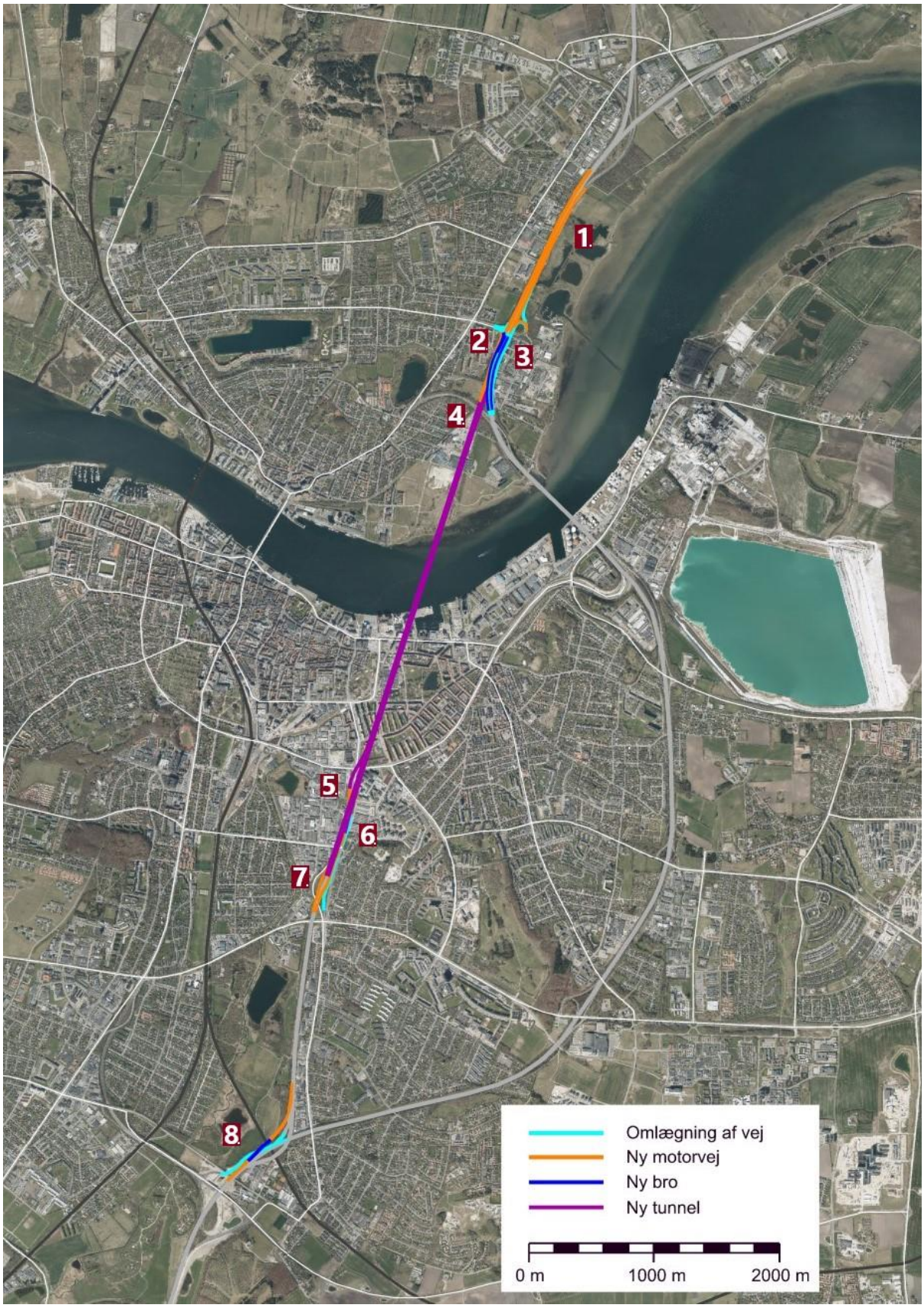
4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Det gælder, hvad end man anlægger en Egholmforbindelse eller en Ådalsforbindelse. Men jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene omkring EgholmforbindeIsen til erhvervsområde, når den står færdig. Dette vil naturligvis gøre det nemt for de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Spørgsmålet er bare, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland ønsker en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

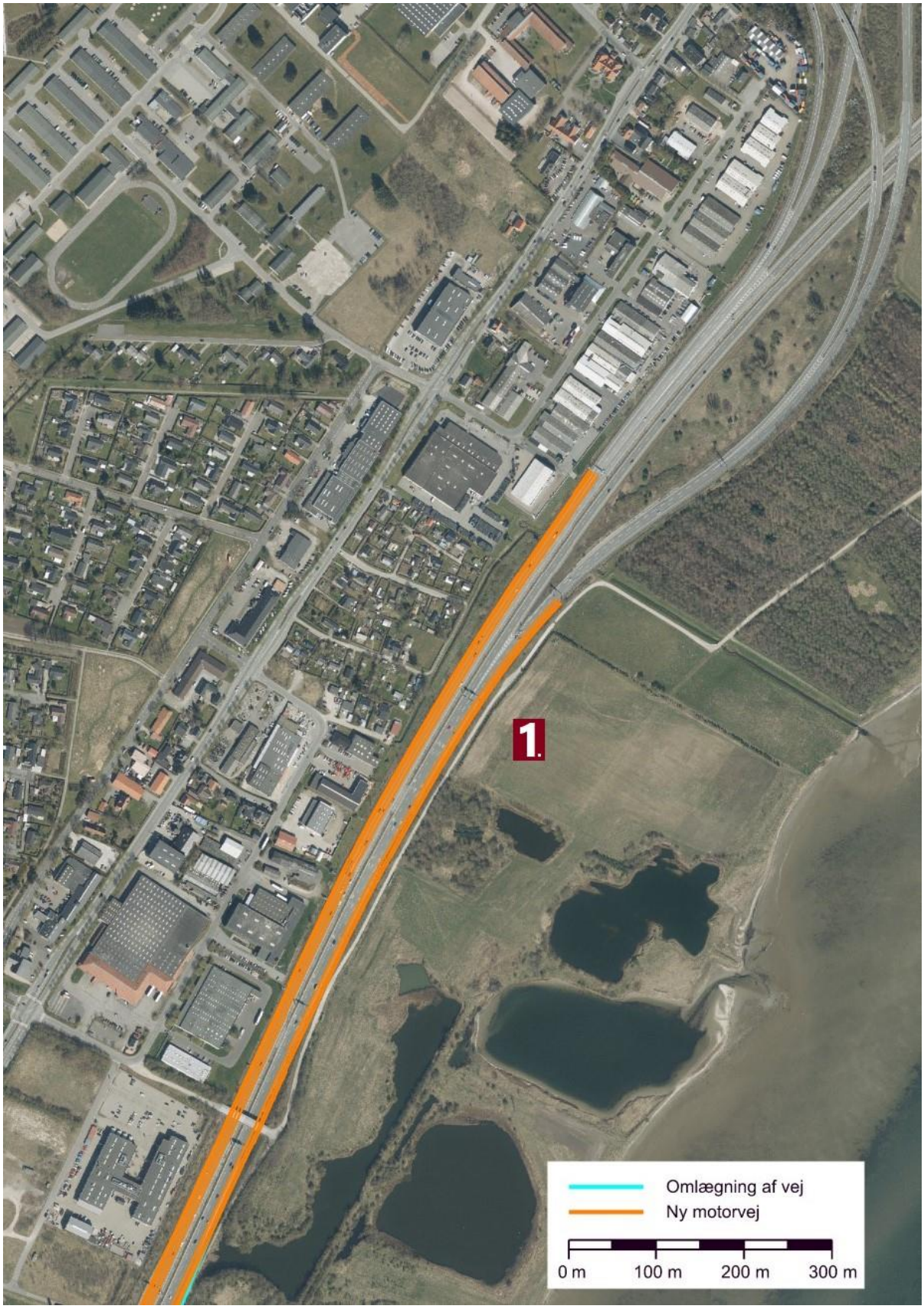
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Egholmforbindelsen strækker sig altså over et 4 gange så langt areal som Ådalsforbindelsens forlængelse af Ådalsmotorvejen. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducering af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:

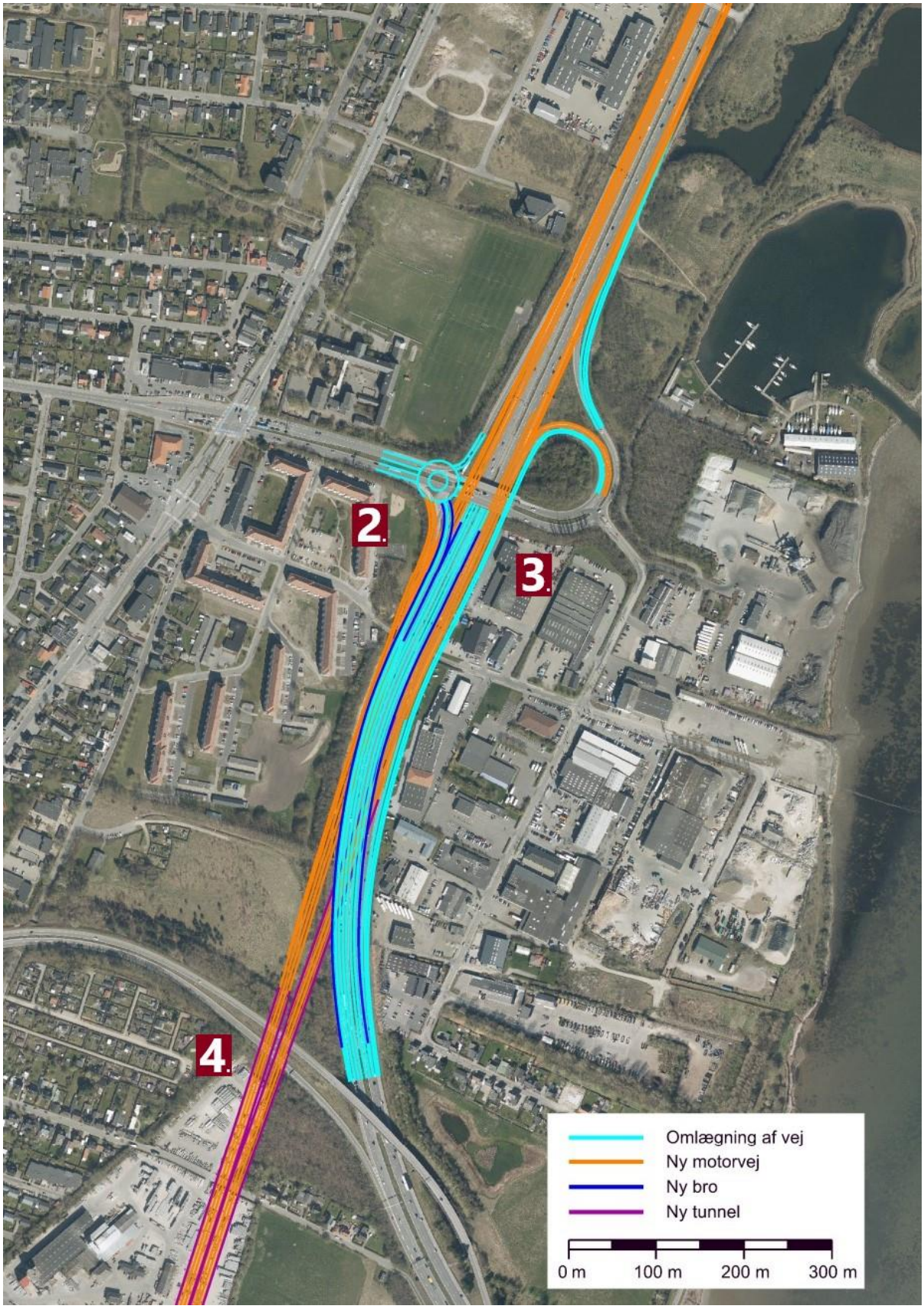


Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.

Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.

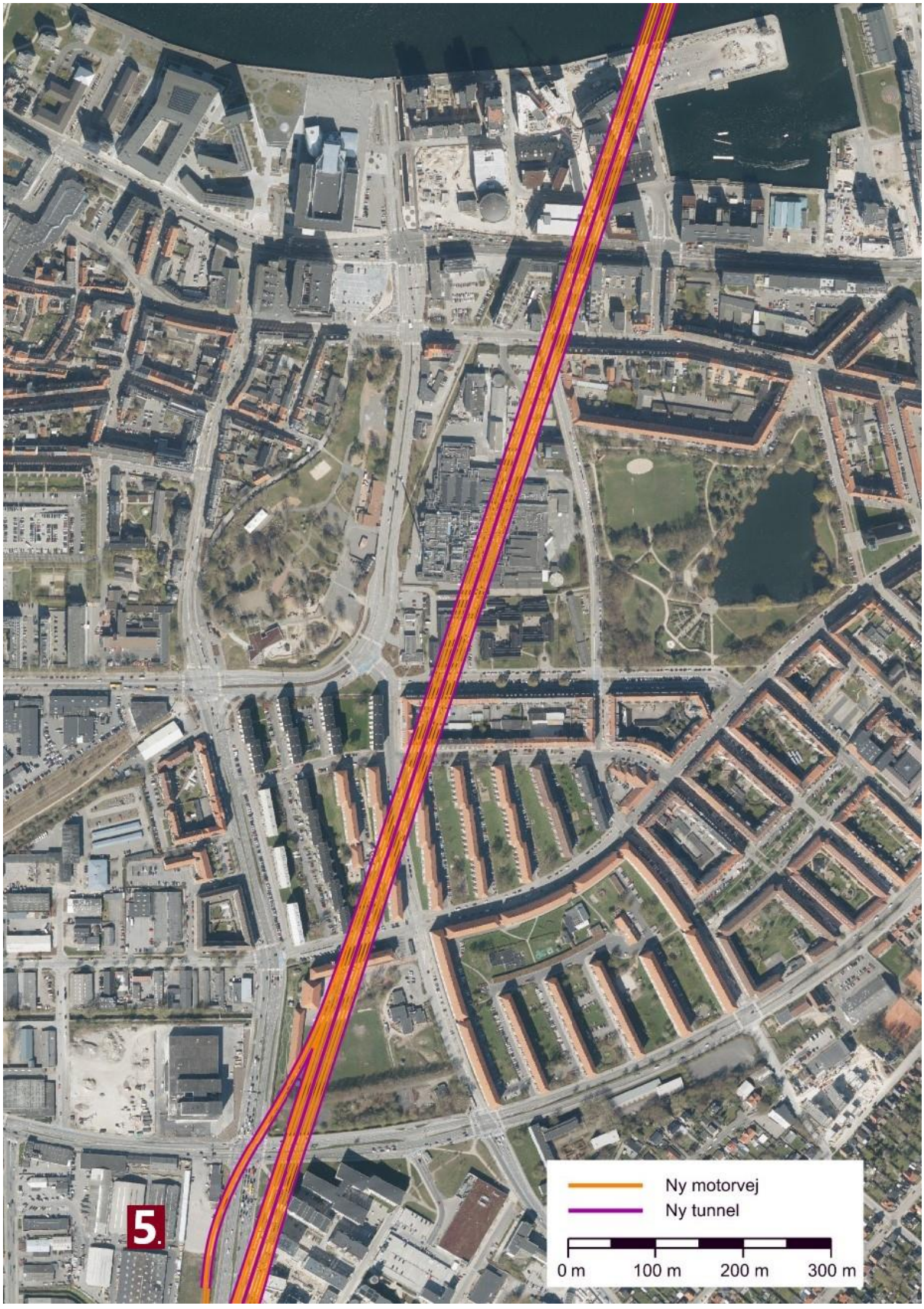


Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Sydfra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).

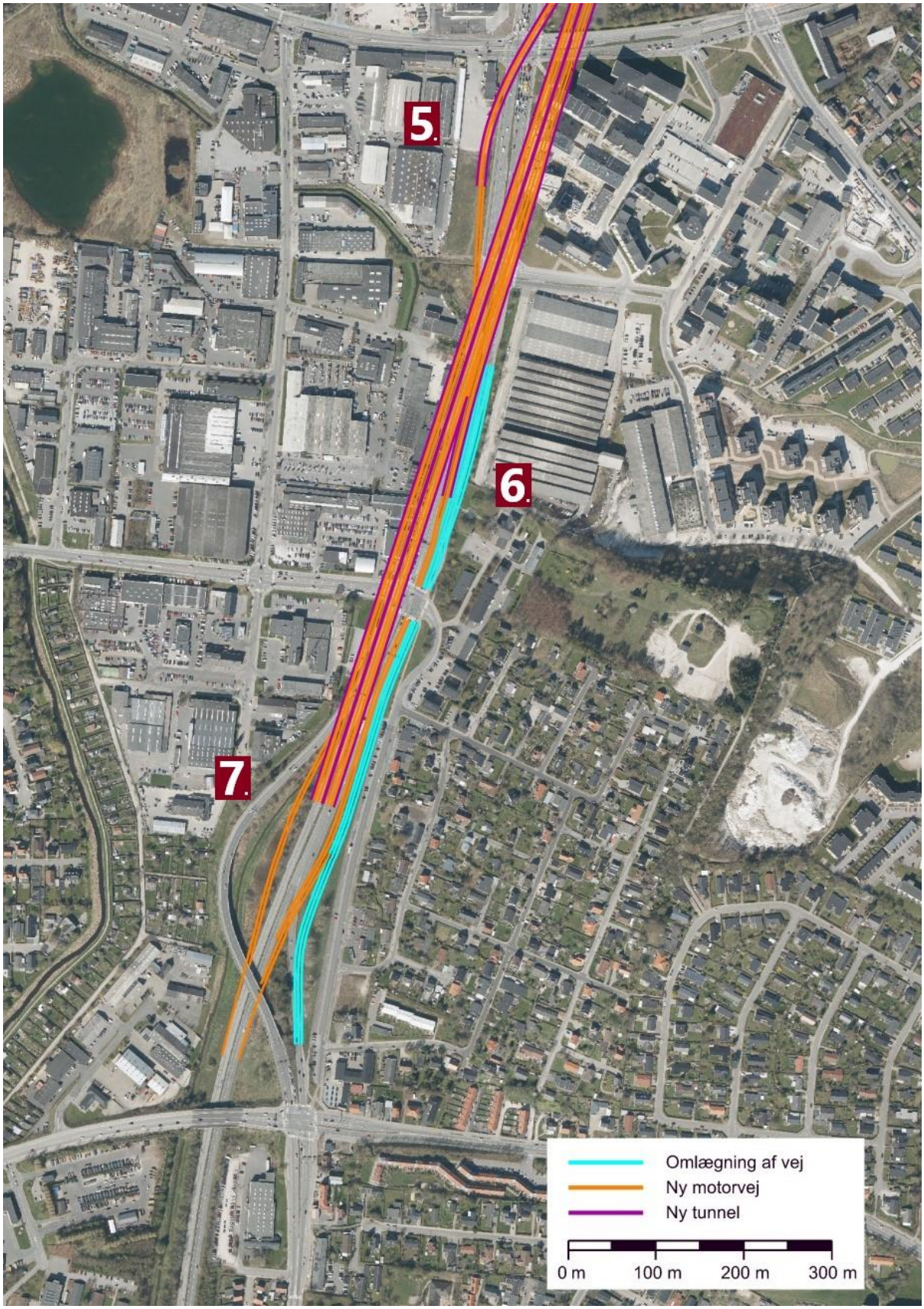
Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgadekvarteret. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.).

Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), som gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebanerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (5.) og tilkørsel (6.).



Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.

Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.

Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (8.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplanvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.

Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,10 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,84 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,25 km og med 3 spor. De resterende 0,75 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnsplanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

e-mail til: seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk, smm@trm.dk

Dok. ansvarlig: MEH
Sekretær:
Sagsnr: s2021-1549
Doknr: d2021-39485-7.0
5. januar 2022

Høringssvar til tre anlægslovforslag

Dansk Energi har modtaget tre lovforslag i høring fra Transportministeriet og Vejdirektoratet om anlægsprojekter, der skal gennemføre dele af Infrastrukturplan 2035.

Det drejer sig om *Forslag til lov om ombygning af Aarhus H*, *Forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven* og *Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.*

Fælles for lovforslagene er, at de indeholder enslydende bestemmelser om ledningsarbejder og på den baggrund afgiver Dansk Energi et samlet høringssvar for de tre lovforslag.

Indledningsvist skal det bemærkes, at Dansk Energi kan tilslutte sig Dansk Ledningsejerforums høringssvar af 21. december 2021.

Derudover har Dansk Energi følgende supplerende bemærkninger:

Elforsyningsområdet og elnettet er helt afgørende for den elektrificering, som vi som samfund står overfor, som led i den grønne omstilling. Det vil i de kommende år betyde betragtelige investeringer i elnettet så det kan tilpasses en omlægning af såvel energiproduktion og kundegrupper som en øget efterspørgsel efter el. Der ligger derfor allerede en stor omstillingsopgave for elnetselskaberne og der er samlet set tale om store værdier.

Det virker derfor både ukoordineret og samfundsøkonomisk uhensigtsmæssigt at en stor infrastrukturplan tilsyneladende rulles ud uden at omkostningerne eller implikationer for f.eks. elnetselskaberne og dermed i sidste ende elkunderne ved omlægning af ledningsnettet, synes at være synliggjort. Det fremgår af lovforslagene, at det er ledningsejer og dermed elforbrugerne i det konkrete område, der ender med hele regningen for omlægningen. Dette er helt uacceptabelt.

Det er uhensigtsmæssigt, at der ikke allerede i planlægningsfasen af større infrastrukturprojekter tages hensyn til eksisterende eller planlagte ledninger, når der f.eks. planlægges en linjeføring. Dansk Energi kan konstatere, at det har været kutyme at et lovforslag tager udgangspunkt i en konkret VVM-vurdering af en linjeføring, som så bliver ophøjet til lov, men der ses ikke at være inddraget hensynet til ledninger allerede i planlægningsfasen. Det kan potentielt medføre at der vælges en

linjeføring, der er uforholdsmæssig dyr for ledningsejer og dermed i sidste ende den enkelte elkunde. Det sikrer ikke den samfundsøkonomiske bedste model og det vil alt andet lige fordyre den grønne omstilling ved anvendelsen af gæsteprincippet på denne måde.

Dansk Energi vil opfordre Transportministeriet til at redegøre for om og hvordan der tages højde for omkostninger til flytning af forsyningsinfrastruktur i bagvedliggende samfundsøkonomiske beregninger.

Når elnetselskabet skal omlægge ledninger, vil regningen for omlægningen i sidste ende blive sendt til kunderne i det pågældende afgrænsede netområde. Netselskaberne i Danmark har en vidt forskellig størrelse og dermed med et vidt forskelligt antal kunder. Sker omlægningen i et område med mange kunder vil regningen alt andet lige blive lavere end hvis omlægningen sker i et område med få netkunder. Det kan medføre en skævvridning i forhold til den betalingsbyrde som elkunderne pålægges. Det er ikke være hensigten, at nogle borgere i Danmark skal bære omkostningen for en national infrastrukturplan, som må antages at komme alle borgere i Danmark til gode.

Vi er nødt til at stille spørgsmålstegn ved en ukritisk anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter, som kan betyde at regningen for en omlægning lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes, og at forsyningerne må foretage store omlægninger og måske bliver udfordret i forhold til at kunne varetage forsyningen.

Det kan samtidigt i den forbindelse konstateres, at bemærkningerne, særligt til § 8, stk. 2 i lovforslagene, ikke synes at være helt fyldestgørende i forhold til den nyeste retspraksis, herunder fem verserende sager ved Højesteret på området for gæsteprincippet[i]. I den forbindelse skal særligt henvises til U2021.34 72 HK – Nyboder-sagen, VLD af 7. januar 2021 – Kriegers Flak, og VLD af 29. januar 2021 om Holstebro motorvej. Bemærkningerne til lovforslaget tager dermed ikke højde for den seneste retspraksis på området og det kan få den konsekvens, at der skabes en lovgivning, der ikke følger med praksis på området.

Dansk Energi vil derfor samlet set opfordre Transportministeriet til at genoverveje de foreslåede bestemmelser i §§ 8-10 i lovforslagene.

Med venlig hilsen
Dansk Energi

Mette Horneman

Mette Louise Horneman

[i] jf. Tidsskrift for Miljø, oktober 2021 af professor, dr. Jur. Peter Pagh om "hvornår er en ledning gæst på en ejendom".

22. december 2021
ANRH
DI-2021-63015

Att. Niels Fejer Christiansen
Sendt til nfc@vd.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvar fra DI om forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

DI kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, som er sendt i offentlig høring af Transport- og Boligministeriet fra 10. december 2021 til 2. januar 2022.

DI er grundlæggende positive over for etablering af en 3. Limfjordsforbindelse, med de muligheder det giver for Aalborg og Nordjylland i form af forbedret tilgængelighed og robusthed i infrastrukturen.

Trafikken i Aalborg er præget af en kritisk uforudsigelighed, som gør det svært og dyrt for både virksomheder og medarbejdere at planlægge deres transport. Der er en sårbarhed overfor selv små uheld i Limfjordstunnelen, som kan medføre nedbrud i trafikken i mange kilometers afstand og ofte i selve Aalborg by, da det er den nærmeste alternative rute på tværs af fjorden.

Et anlægsprojekt af en størrelse som en 3. Limfjordsforbindelse vil uundgåeligt påvirke de omkringliggende land- og byområder i større eller mindre grad under arbejdet med at etablere forbindelsen. Ligeledes kan anlægsprojektets omfang føre til, at gener opleves som større og mere indgribende. DI opfordrer til, at der planlægges for at minimere de gener, som må komme i anlægsfasen.

DI opfordrer også til, at der skabes et godt og transparent grundlag for projektet. Ikke mindst for at imødegå de spørgsmål og bekymringer som erfaringsmæssigt følger med store udviklings- og anlægsprojekter.

Lovforslaget nævner en række miljøforhold, som kan blive påvirket problematisk i projektets anlægs- og driftsfase. Det er angivet, at gældende EU-lovgivning samt nationale miljøkvalitetskriterier forventes overholdt ved projektet med de angive undtagelser. Samtidig anviser lovforslaget også, at de sædvanlige klageadgange for den berørte offentlighed afskrives for en lang række lovområder for projektet.

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR: 16 07 75 93

SAG

Det anbefales, at lovforslaget tilføjes relevant tekst om en transparent metode for ressortministeriets procedurer med tilladelses- og godkendelsessager, opfølgning herpå samt hvordan henvendelser fra den berørte offentlighed og virksomheder vil blive behandlet.

DI kan med disse bemærkninger bakke op om lovforslaget.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent, DI Transport

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet
e-mail til:
seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk, smm@trm.dk

Den 21. dec. 2021

Fælles høringssvar til tre anlægslovforslag (forslag til lov om ombygning af Aarhus H, forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet mv.)

Dansk Ledningsejerforum takker for muligheden for at give høringssvar, men finder det problematisk at lovforslagene kan give anledning til en økonomisk skævvridning, fordi ombygning og udvikling af vejnettet forskellige steder i landet tjener en regional interesse, men de lokale borgere/forbrugere kommer til at betale for omlægningen af ledningerne, da de anvender ledningsnettene.

Dansk Ledningsejerforum (DLF) – bestående af DANVA, Dansk Energi, DGC, FDA, Dansk Fjernvarme, Danske Vandværker og tdc net – har noteret, at Transportministeriet den seneste måned har sendt flere udkast til lovforslag om anlægsbyggerier i høring – med svarfrist i begyndelsen af januar 2022. Det drejer sig om forslag til lov om ombygning af Aarhus H., forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet forskellige steder i landet.

Det fremgår af lovbemærkningerne til de udsendte udkast til lovforslag, at gennemførelsen af anlægsprojekterne gør det nødvendigt at flytte eller omlægge en række forskellige typer forsyningsledninger, og at det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab.

Lovforslagene indeholder alle enslydende regler i §§8-10 om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projektets gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv. I lovbemærkningerne præciseres reglernes anvendelse i forhold til det lovbestemte gæsteprincip i vejlovens § 77 – og det ulovbestemte gæsteprincip, som fastlagt ved flere Højesteretsdomme – og som fortsat løbende udvikles gennem retspraksis.

DLF vurderer, at de foreslåede regler har til formål at fremme en kommende gennemførelse af de politisk aftalte anlægsbyggerier ved at præcisere og "indhegne" gældende regler og praksis om flytninger af og betaling for nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med anlægsbyggerierne.

DLF hæfter sig især ved det fastlagte hensyn til ledningsejere i § 9, stk. 1 om, at anlægsmyndigheden – så tidligt som muligt – skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejere med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

DLF mener, at der ved planlægning og etablering af anlægsbyggerier altid skal tages størst muligt hensyn til nedgravede ledninger mv. for at undgå unødvendige og bekostelige ledningsflytninger – en regning som i sidste ende skal betales af forbrugerne. Vi mener, at anlægsmyndigheden som det første skal søge ledningsoplysninger for det sted, hvor anlægsprojektet påtænkes gennemført - og såfremt der er ledningsejere på det pågældende sted – gå i forudgående dialog med disse ledningsejere for i fællesskab forsøge at finde en løsning, så unødvendige og bekostelige ledningsflytninger undgås. Det er i den forbindelse væsentligt at bemærke, at det f.eks. kan være el-, vand- og varmekunderne i et afgrænset område, hvor omlægningen skal finde sted, der kommer til at betale hele omkostningen. Den anvendte model har derfor også en indbygget skævvridning i sig - i forhold til hvilke borgere og virksomheder, der kommer til at betale for en sådan omlægning.

De udsendte udkast til lovforslag indeholder beregninger af de økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner (anlægsudgifter), men ikke for erhvervslivet – i form af estimerede omkostninger til ledningsflytninger. Da det ofte er meget bekosteligt at flytte eller omlægge forsyningsledninger i forbindelse med gennemførelsen af større anlægsbyggerier (fx udgør de samlede omkostninger til ledningsomlægninger i forbindelse med etablering af letbanen på Ring 3 **omkring 1 milliard** kr.) bør lovforslagene i sagens natur indeholde en beregning af de forventede økonomiske konsekvenser for berørte forsyningsselskaber, så de samfundsøkonomiske omkostninger ved de mange ledningsarbejder, som må forventes at blive en konsekvens af de politisk aftalte anlægsprojekter, indgår i det endelige beslutningsgrundlag. Vi skal derfor opfordre Transportministeriet til at iværksatte en kortlægning af berørte forsyningsselskaber med sigte på at estimere de forventede omkostninger til ledningsflytninger.

Med venlig hilsen

Christian Berg
Formand for Dansk Ledningsejerforum

HØRINGSSVAR
Vejdirektoratet
Att: Niels Fejer Christiansen
nfc@vd.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

2. januar 2022

Høringssvar til udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjords-forbindelse

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til udkast til anlægslov for en 3. Limfjordforbindelse.

I Dansk Metal er vi særdeles positive over for Infrastrukturplan 2035 og vi hilser regeringens forslag til anlægslov for en 3. Limfjordforbindelse via Egholm velkommen. Det haster nemlig med vedtagelsen og realiseringen af en 3. Limfjordsforbindelse. 39 procent af Dansk Metals medlemmer i Region Nordjylland sidder mindst én gang om ugen i kø i bilen på vej til arbejde. Her oplever næsten hver femte, at de kommer for sent pga. trængsel på vejene. For Dansk Metals medlemmer er fremkommelighed på vejene og for bilisterne helt afgørende for at de kan komme på arbejde til tiden. 35 procent af vores medlemmer i regionen har nemlig ikke mulighed for at anvende offentlig transport, da industrivirksomhederne i området ikke er dækket af offentlige trafikudbydere, og dermed er bilen eneste mulige transportform til og fra arbejde.

En 3. Limfjordsforbindelse er også vigtig for at sikre et Danmark, der hænger sammen. Ikke mindst når det kommer til godstransporten og trængslen gennem Aalborg by er det vigtigt, at kapaciteten på de nordjyske veje udvides. En ny forbindelse vil særligt lette livet for de mange medarbejdere og pendlere, som passerer Limfjorden på vej til og fra arbejde. I dag er risikoen for kø og blokade ganske stor i tilfælde af uheld, og det øger omkostningerne for både virksomheder og for samfundet. Samtidig medvirker det til stor usikkerhed i dagligdagen for de mange pendlere, da man aldrig ved om man kan nå forbi børnehaven inden lukketid eller om chaufføren når færgen fra Hirtshals til Sverige eller Norge. Den usikkerhed øger samfundsomkostningerne, hvilket en 3. Limfjordsforbindelse vil reducere.

Endelig skal det fremhæves, at forbindelsen også er et stort ønske fra det nordjyske erhvervsliv. Mere end 500 virksomheder, svarende til over halvdelen af de private arbejdspladser i Aalborg Kommune bakker op om investeringen ved bl.a. at tage et ekstra stort ansvar for at uddanne medarbejdere og nedbringe ledigheden. Dertil kvitterer Dansk Metal også for Aalborg Kommunes usædvanlige store medfinansieringsbidrag på 600 mio. kr. Dette understreger den lokale opbakning til projektet.

Dansk Metal vil opfordre til en hurtig politisk beslutning i 2022, således at realiseringen af projektet kan påbegyndes og den nye forbindelse tages i brug hurtigst muligt til gavn for både Nordjylland, men også for hele Danmark, der hænger sammen.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere dialog om ovenstående og takker for det i øvrigt gode samarbejde på området.

Med venlig hilsen
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef
Formandssekretariatet

DMC

Danske MotorCyklister

02.01.2022

Vejdirektoratet

Att.: Niels Fejer Christiansen

Høring over udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed fremsendes kommentarer til det fremsendte udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg fremsendt primo december 2021.

Idet vi anerkender behovet for forbedring af infrastrukturen omkring Aalborg og i særdeleshed behovet for en aflastning af Nordjyske Motorvej ved Limfjorden finder vi at linjeføringen ikke er optimal i relation til fremtidssikring af byudvikling mod vest og de gener trafikken vil påføre de nære omgivelser.

En linjeføring fra det planlagte tilslutningsanlæg syd for Dall Villaby og længere syd-vest for city Syd og gående i en kurve vest om Egholm (via tunnel under sejlrenden skiftende til lavbro ved vestlige spids på Egholm), vest om Aalborg Lufthavn og Vadum op til det nuværende tilslutningsanlæg vest for Vestbjerg, ville efter vores opfattelse give lang færre gener, og samtidig tilgodese trafikafviklingen mod Jammerbugt Kommune og Hirtshals-motorvejen.

Med den foreslåede linjeføring har vi noteret os, at der bliver et stort behov for støjdæmpende foranstaltninger på hele strækningen fra City Syd til forlagt Nørholmsvej samt igen fra opføringen på Egholm til tilslutningsanlægget ved Thistedvej.

På delstrækninger – bl.a. Drastrup - Hasseris Enge - er der foreslået at føre motorvejen på dæmning a.h.t. afvanding, men dette giver yderligere udfordringer i forhold til støjpåvirkning ved boligområderne øst for motorvejen, både i udførelsesfasen med opbygning/fjernelse af forbelastning, hvor der er blødbundsområder, samt efterfølgende hvor støjskærme vil blive meget markante i landskabet.

For reduktion af dæmningsopbygningen burde man i stedet overveje anden form for bundopbygning f.eks. med leca (anvendt ved Århus Letbane mellem Skejby og Lisbjerg). Dette vil naturligvis få betydning for den indbyrdes afstand imellem regnvandsbassiner på de strækninger, som passerer igennem indvindingsområder for drikkevand.

Som alternativ til støjskærme foreslås desuden overdækkede delstrækninger i lighed med Herningmotorvejen ved Silkeborg (vest for Søholt Parkvej).

En del af Egholm vil også blive påvirket af trafikstøj, idet der ikke er væsentlige højdeforskelle på øen eller beplantning, som kan dæmpe støjen. Yderligere vil trafikstøjen herfra samt fra lavbroen over Nørredybet blive ført langs Limfjorden ind til bebyggelserne på havnefronterne både på nord- og sydsiden af Limfjorden.

Vi har yderligere noteret os at der er planlagt et relativt stort antal faunapassager – 28 stk. - på den planlagte linjeføring, men vi kan have betænkelighed ved omlægning af vandløb hvorvidt de reelt kommer til at virke som en utilsigtet barriere ved omlagt og retlinet underføring under motorvejen. I lighed hermed finder vi at der er usikkerhed omkring fremtidige levebetingelser for bl.a. strandtudser på Egholm til trods for erstatnings vandhuller.

Generelt er vi betænkelige ved at det synes nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt at fravige love og klageadgang relateret til anden lovgivning. Dette i særdeleshed da der i det samlede projekt er en række forhold, som ikke er færdigprojekteret, og således i praksis skal varetages af Vejdirektoratet uden at det i lovudkastet er fastlagt hvilken myndighed, der skal føre tilsyn med at rammerne i.h.t. VVM-undersøgelsen overholdes.

Endelig savner vi en præcisering af omfanget af den i §11 omtalte ordning med tilskud til facade-isolering af helårsboliger, der bliver særligt støjramte efter anlæg af motorvejen.

Med venlig hilsen

f. **Danske MotorCyklister, DMC**

Rolf Skovløkke, *Formand*
Haverslevvej 47
9520 Skørping
Mob. 21380484

Niels Fejer Christiansen

Fra: Toft-Nielsen <toftnielsenjens@gmail.com>
Sendt: 30. december 2021 18:05
Til: Niels Fejer Christiansen
Emne: Høringssvar fra Foreningen Den Bedste Vej vedrørende forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinien

Med udgangspunkt i, at Aalborg og Nordjylland har brug for en trafikalt stabil fjordkrydsningsmulighed har vi følgende bemærkninger:

VVM redegørelsen, der jo er det primære faglige grundlag for forslaget til anlægslov, siger meget lidt om sammenhængen mellem valg af linieføring og Aalborg og Nordjyllands udviklingsmuligheder i et langsigtet perspektiv. Der er ingen overvejelser over sammenhængen med kommuneplanens nuværende vækststrategi og slet ikke med de næste 40-50 års udvikling.

Det bør vurderes, på hvilken måde en så stor infrastrukturinvestering kan understøtte vækststrategien for Aalborg og Nordjylland. Det er ikke nok, som VVM-redegørelsen siger, at en vestforbindelse skønnes at være den bedste til at understøtte udviklingen og adgangen til City Syd og Aalborg lufthavn. Forbedret adgang til lufthavnen og City Syd kan skabes uden en vestforbindelse, og ser man på de geografiske udviklingsmuligheder i et 40-50 års perspektiv, er det ikke umiddelbart nemt at argumentere for, at en vestforbindelse er den rigtige løsning.

Hvad vil vi m

Det er heller ikke fornuftigt at ignorere de lokale ønsker og behov i Aalborg by, med henvisning til, at Vendsyssel ikke må blive afskåret fra resten af Europa. Det må være muligt at tage væsentlige hensyn til støj, miljø og natur i selve Aalborg, ved planlægningen af yderligere motorvej.

Alt tyder på, at udviklingen i Aalborg kommer til at foregå mod øst, mod nord og måske også mod syd. Desuden ligger de resterende byudviklings- og byomdannelsesområder i centrum mod øst, ud mod den nuværende motorvej og tunnellen.

Aalborgs omdannelse til en vidensby, baseret på et bredt udvalg af højere uddannelsesinstitutioner, skal fortsætte, og byen vil udvikle sig yderligere som serviceby for hele regionen. Universitetet og andre uddannelser placeres i stigende grad centrumsnært samtidigt med, at der er bygget et stigende antal ungdomsboliger i og nær centrum.

Videnserhvervene lokaliseres bynært ved den overordnede infrastruktur og sammen med nyt boligbyggeri.

Med etableringen for 5 år siden af Kulturbro-Aalborg, cykel- og gangbroen på siden af jernbanebroen over Limfjorden, er der sket en udvikling af Aalborg/Nørresundby centrum i retning af en flodby, og de to sider knyttes tættere sammen, samtidig med at udvikling sker ved fortætning i centrum og mod øst.
Det nye Stigsborgområde lige op ad E45, og med endnu en planlagt cykel- og gangbro over Limfjorden, forstærker denne tendens.

Der ses i øvrigt følgende tendenser :
1. Nord for fjorden udvikles områderne omkring Hjørringvej ved Kvickly tæt på E45 yderligere, med transportkrævende erhvervsbyggeri.
2. Nørresundby havn ud til Stigsborg Brygge omdannes og området ud til Stigsborgvej udbygges med en blanding af boliger og erhverv.
3. Det nye supersygehus ligger øst for E45, meget langt fra Egholm-linieføringen.
4. Tungt og miljøbelastende erhverv placeres fortsat langs Tranholmvej og Østhavnen (Port of Aalborg), som udbygges yderligere i disse år.
5. I et 50 års perspektiv er det sandsynligt, at der vil ske en omdannelse af de nuværende erhvervsarealer ud mod Rørdal, og en dag forsvinder cementproduktionen nok også og åbner op for ny anvendelse mod øst på den sydlige del af fjorden.
6. Universitets udvidelse og det nye regionshospital bliver dynamo for yderligere servicefunktioner i Aalborg øst og boligudbygningen mod Gug, Klarup, Sejlflod og Storvorde.
7. City Syd udbygges inden for den nuværende afgrænsning. Der er allerede nu behov for en ny sydlig adgang til City Syd fra E45, men dette berettiger ikke til en Egholmforbindelse. En adgang kunne f.eks. etableres ved Dall Rasteplads.
8. Aalborgs rekreative områder er fortsat beliggende i vest, mens by og erhverv bliver mere og mere koncentreret mod øst. Der er således overvejende rekrative og naturmæssige interesser at varetage i vest, og trafikale interesser at varetage i øst.

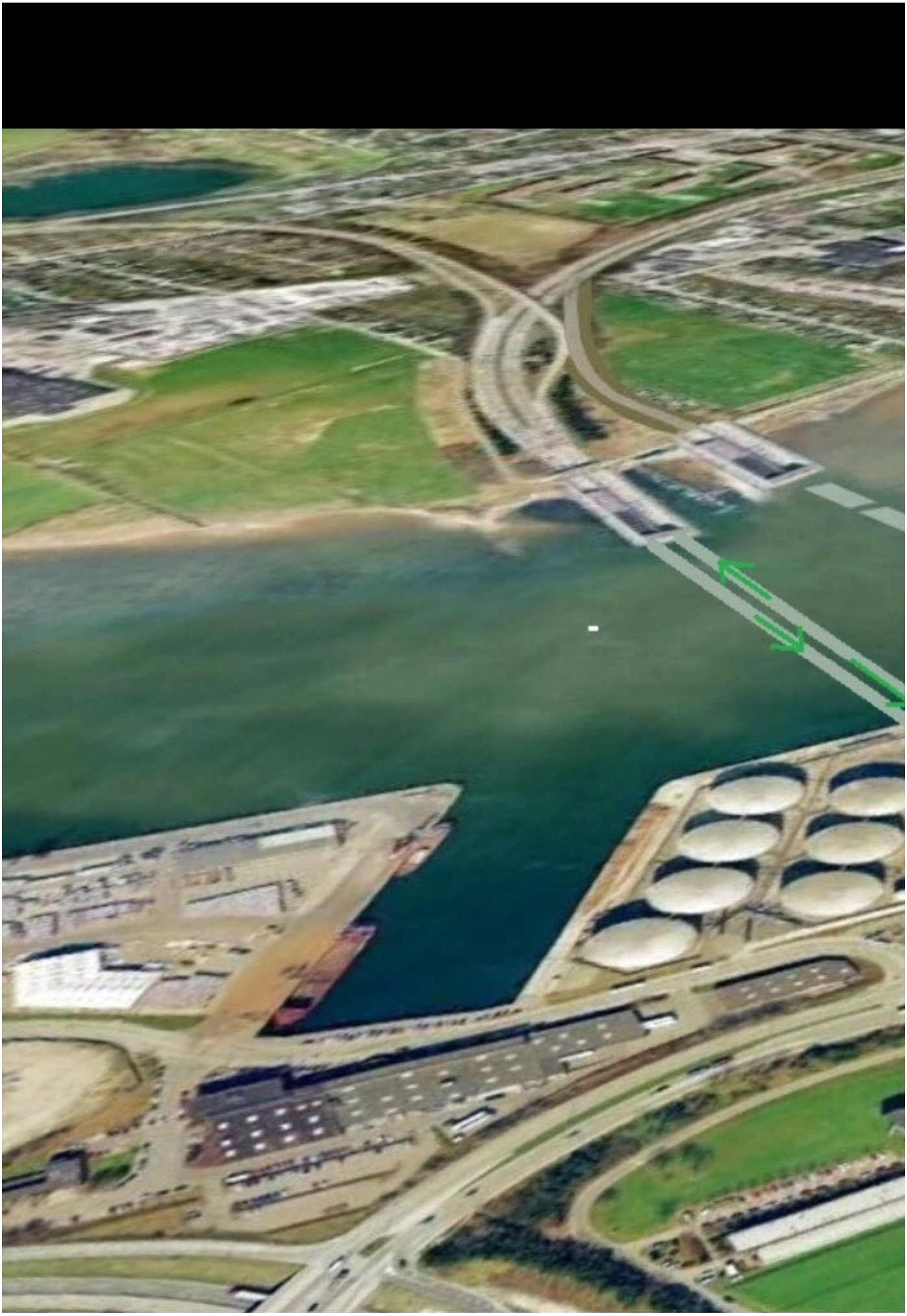
Ikke ret mange af de udviklingsretninger og muligheder,Aalborg fremover har, bliver understøttet af vestforbindelsen.
Til gengæld er det tydeligt at se, at med en opgradering kan den nuværende forbindelse E45 vedblive at være en bymotorvej i centrum af byen.
Med de nødvendige tilpasninger og støjafskærmninger vil E45 være en effektiv fødevej i et velfungerende byvejtrafiknet, der understøtter Aalborgs langsigtede udvikling.

Måske har vi allerede den løsning, vi skal have - en velfungerende transportkorridor midt i den by, der i disse år udvider sig voldsomt mod øst.
Vi savner det afgørende argument for, at vi skal have en helt ny vestlig løsning. Løsning på hvad ? Sker der pludselig noget helt nyt ?

Vi vil derfor fremlægge et moderniseringsforslag baseret på, at det eneste rigtige sted at udbygge og modernisere motorvejsnettet ved Aalborg er den nuværende E45, der vil ligge centralt i den fremtidige by. Men der bliver tænkt

på både City Syd og lufthavnen. Vi kan ikke tillade os at pålægge borgerne langs E45 mere støj igennem byen, end der allerede er.
• Ny frakørsel til City Syd ved Dall Rasteplads. Herfra kan man komme både til Bilka-området mod nord og Ikea-området mod vest.
• Intelligent TrafikStyring på Høvejen, så trafikken mellem E45/E39 og lufthavnen/de vestlige kommuner sikres.
• Intelligent Trafikstyring på Sønderbro/Østre Alle, så denne kan bruges som ringvej frem mod tunnelen ved problemer på selve motorvejen syd for tunnelen.
• Ekstra støjværn m.m. på E45 mellem Mariendals Mølle og Bouet. Eventuel overdækning visse steder.
• Nu- og her-forbedringer af Limfjordstunnelen, Kridtsvinget, Nr. Uttrupvej-til-og-frakørsler samt tilkørsel fra Høvejen med Intelligent Trafikstyring og ny opstribning (Delvist overhalingsforbud i tunnelen)

På sigt - når og hvis ovenstående ikke bliver ved med at være tilstrækkeligt til at sikre en stabil fjordkrydsning - kan der etableres en paralleltunnel i form af et nyt nordgående rør som vist her:



Konkret vedrørende den ny og opdaterede VVM for Egholm-motorvejen og forslaget til anlægslov har vi følgende bemærkninger:

Retlig mangel : Der mangler visualisering fra ilandføring på nordsiden (Verdens Ende), og frem til lufthavnen.

1. **Økonomisk** er det en voldsomt dyr løsning: Estimeret mindst 7,4 mia. kroner. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning.
2. **Trafikalt** løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster (Aflastning ifølge VVM 17%). Ved åbningen vil mængden af trafik i E45-tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.
3. **Trafikalt** ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen, til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.
4. **Byplanmæssigt** er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.
5. **Sundhedsmæssigt** udgør endnu en bynær motorvej en meget stor yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens, og giver indlæringsvanskeligheder hos børn.
6. **Miljø- og sundhedsmæssigt** udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen incl. tilkørselsveje skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit etablerede i årene 1977-1988.
7. **Aalborg/Nørresundbys drikkevand** er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
8. **Naturen** presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.
9. **Bynære rekreative områder** ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.
10. **Visionsløs**, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer. Når først en motorvej er etableret, ligger anlægget uigenkaldeligt fast.

I tilgift kommer, at den demokratiske og juridiske proces for forløbet er dybt kritisabel og øjensynligt i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke udløste andet end et skuldertræk. 3.400 borgere havde sat sig ned og skrevet til Vejdirektoratet. Ikke engang påviste retlige mangler blev udbedret i den VVM, der skal danne det saglige og faglige grundlag for dette forslag til anlægslov.

Det er i vores øjne stærkt kritisabelt, at kompetencen i henhold til en række love reelt henlægges til Transportministeren, bla. ved brug af call-in. Begrundelsen om, at dette skal sikre projektets fremdrift er demokratisk betænkelig, og muligvis i strid med dele af EU-lovgivningen.

Med venlig hilsen

Foreningen Den Bedste Vej

CVR-nr 33828861

A.C. Jacobsens Vej 29

9400 Nørresundby

En motorvej over Egholm Ø løser ikke et trafikproblem, men får derimod blot flere biler på vejene og er et skridt i den forkerte retning i en klima- og naturkrise. Derfor mener vi, i Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg, ikke at motorvejen bør anlægges.

Den planlagte 3. Limfjordsforbindelse vil kun aflaste limfjordstunnelen med 24 % og Limfjordsbroen med en beskeden 9 % (ifølge vejdirektoratet). Egholm-motorvejen vil kun aflaste den del af trafikken som styrer uden om Aalborg, og da den nuværende belastning primært kommer fra trafikken til og fra Aalborg, er det en halv og lunken løsning. Tager man højde for en voksende bilpark, så betyder det, at der i år 2030 vil køre 73.300 biler gennem Limfjordstunnelen. Vejdirektoratet benytter en årlig stigning på 1 % af den danske bilpark (hvilket er et lavere estimat end dansk statistik, som siger 2,6 % årlig stigning). Det vil betyde, at der i 2050 igen vil køre 90.000 biler gennem Limfjordstunnelen - hvordan skal det så aflastes? Det er gang på gang vidst, at mere asfalt blot giver en stadig og hurtigere voksende bilpark. Derfor vil det kun være en midlertidig løsning. Dertil er Egholmlinjen kun akkurat på grænsen til, hvad der er samfundsøkonomisk rentabelt (når man ikke medregner CO2-belastningen i anlægsfasen). Med den beskedne belastning af E45 og Limfjordsbroen, giver det ingen mening at etablere 21 km motorvej over Egholm ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Endnu en konsekvens af etableringen af en Egholm motorvej er de mange støjgener, det vil medføre. Flere steder i Hasseris / Vestbyen og Lindholm vil borgere skulle leve med et støjniveau, som overskrider grænseværdien for, hvad der er helbredsmæssigt forsvarlig. Dertil er det endnu uvist hvorvidt anlægsprojektet vil have indflydelse på asbestforurening i Limfjorden, hvorfor dette uden tvivl bør undersøges nærmere, inden man vælger at udføre projektet. At gennemføre projektet vil også stride mod borgerinddragelse, da over 7000 høringssvar blev indsendt sidste forår/sommer, hvilket er rekord højt for et vejprojekt. Der bør lyttes til de mange modsigelser.

Når motorvejen ikke er en længerevarende løsning og skaber en masse gener, mener vi, at det burde være nok grund til ikke at igangsætte anlægsprojektet. Men oven i de allerede oplistede konsekvenser, så vil så stort et vejprojekt have en massiv drivhusgasudledning, som på ingen måde bør negligeres, når Danmark står til at skulle reducere den årlige CO2-belastning. Vejprojektet er derfor modstridende mod Danmarks ambitioner om at skulle være et grønt foregangsland. Det er modstridende mod den fremtid, som vi alle godt ved vi skal arbejde hen i mod. Motorvejen vil også påvirke dyrelivet i et stort område, og ramme rødlistede arter. Igen – Danmarks natur er i bunden ift. alle andre lande i EU, og der er et stort fokus på, at vi skal skabe mere plads til naturen og ikke indskrænke den. I vores tid er Egholmforbindelsen derfor outdated. Den er ikke længere en løsning, som skal føres ud i livet. Det kan godt være, at det gav mening for 50 år siden. Men ikke i dag.

Af alle ovenstående grunde mener vi derfor, at man på ingen måde kan etablere Egholmforbindelsen ansvarligt.

Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg

BENHOLT D. 02.01.2022

HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF EN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE

Undertegnede indgiver hermed indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Egholmforbindelsen er udtryk for en her- og nu-løsning, der ikke tilvejebringer en tilstrækkelig løsning af de nutidige, og fremitidige trafikale udfordinger i limfjordstunnellen, men i stedet, i høj grad påfører miljøet væsentlige negative konsekvenser, både i forbindelse med anlægsfasen og det færdige vejanlæg. Der er ganske simpelt et overtal af negative konsekvenser.

DRIKKEVAND
Anlægget vil forurene to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen, konkluderes det i Vejdirektoratets VVM-redegørelse. Vores drikkvandsresorvoirer er i dag allerede truet af fortidens syndere og bør i fremtidens sikres mod flere. Især når udgangspunktet for en forurening er få minutters kortere transporttid.

STØJ
Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for en ny stor gruppe borgere, når det med en anden linjeføring kan undgås. Aalborg er i dag allerede påvirket af støjgener langs den eksisterende motorvej mod øst. Mange boligområder ligger i områder hvor støjen overstiger støjgrænserne.

TRUEDE DYRARTER
Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder.

KLIMA
Det er uansvarligt at se igennem fingre med motorvejens enorme klimapåvirkning. I Danmarks fjerde største by har man nu muligheden for at prioritere klima i forbindelse med vejanlæg. Flere veje øger trafikmængden. En vestlig forbindelse vil også øge den tværgående trafik i Aalborg, på vejanlæg, der ikke er dimentioneret dertil.

ASBEST
Det er utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.

Udfra ovenstående bemærkninger, vil vi derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen, og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt, ved en af de to østlige alternativer, "Citytunellen" eller "Bypass-tunellen" med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

DAGLIG KØRSEL
Vi kører dagligt gennem limfjordstunellen ved kridtsvinget, til og fra arbejde, i tidsrummet 8-8.30, og 15-15.30. Det er tidsrummet henholdsvis lige efter og lige før den egentlige myldretrafik. Vi oplever sjældent kø-dannelse og forsinkelse. Til gengæld oplever vi dagligt, at der ikke holdes tilstrækkeligt med afstand, og at der ikke holdes til højre, så vejens fulde kapacitet udnyttes. Mange bilister synes bange for at flette ind, glemmer at give tegn ved vognbaneskift, og ignorerer andre bilisters indfletning. Især opstår der farlige situationer, når bilister fra Aalborg via kridsvinget, krydser to baner i tunellen, for at køre fra ved Nørresundby C. Det er en uhensigtsmæssig manøvre. Med øget kapacitet i tunellen, og med en anden fordeling af til- og frakørsler, vil der kunne opnåes en langt større effektivitet. Til gavn for både bilister og Aalborg borgere nu, og i fremtiden.

DE BEDSTE HILSNER
Dennis Christensen og Thea Tanggaard

DN-Aalborg

Afs. Anna-Lise Fruelund, Irisvej 39, 9310 Vodskov
Mobil: 41 24 24 82, e-mail: irisvej39@hotmail.com

Danmarks Naturfredningsforening

Vester Hassing d. 2. januar 2022

Vejdirektoratet
Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

DN Aalborgs høringssvar vedr. Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Det skal her igen påpeges, at Danmarks Naturfredningsforening (DN) Aalborg fra start har været imod anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, og vi indgav i 2011 og igen i april 2021 iht. VVM-redegørelsen ligeledes et høringssvar, hvor vi tog stærkt afstand fra en vestlig forbindelse. Dengang som nu påpegede vi de voldsomme naturkonsekvenser, som et motorvejsanlæg vil få for bynære områder som Østerådalen, Hasseris Enge, Mølholm, Egholm, Lindholm å og Fjordparken. Alle er de områder med store naturværdier og med et rekreativt potentiale for et fremtidigt Aalborg. Vi har været uforstående over for, at man ikke fra start helhjertet havde flere muligheder for en 3. Limfjordsforbindelse i spil og givet dem en VVM-redegørelse. Vi er uforstående over for, at der ikke er lavet en opdatering af VVM for en Østforbindelse ved tunnellen. Den tidligere VVM her burde opdateres med de nye trafiktal, de flere ændringsforslag for tilslutningsveje, som er fremsat lokalt, støjsikring af nuværende trache for Limfjordsforbindelsen, samt en opdatering af pris og dermed forrentning til sammenligning med en Egholmforbindelse.

Det er vanskeligt, at kommentere på et lovforslag om et motorvejsprojekt, som vi i DN Aalborg er imod. Vi vil dog i det følgende slå ned på nogle punkter i lovforslaget, hvor vi ikke mener, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige til at hindre at naturen i Aalborgområdet tager varig skade, hvis motorvejs-projektet gennemføres.

3.1 Anlægsprojektet

3.1.3 Bygværker

3.1.3.1 Dalbroen over Østerådalen

Den 700 m dalbro over Østerådalen vil visuelt og støjmæssigt forstyrre naturoplevelsen i området, men vi ser den som en nødvendig nødværgeforanstaltning, så der dog er mulighed for en nogenlunde fri passage for dyrene i ådalen. Vi mangler dog oplysning om lavbroens højde over terræn.

3.1.3.2 Egholmtunnelen
En tunnel frem for en højbro er bestemt at foretrække. Vi så dog gerne i DN Aalborg, at man havde valgt at lade tunnelen fortsætte ind under Egholm, så den lave ø ikke blev delt af et motorvejsanlæg, der synligt vil blive øens højeste punkt. Med en tunnel under Egholm kunne øen fastholde sin ø-status, og støjen ville ikke blive på et niveau, der ville ødelægge naturoplevelsen på øen og på fjorden

3.1.3.3 Lavbro over Nørredyb
Hvis man ikke vil finde de ekstra midler til en tunnelløsning vil en lavbro være at foretrække.

Punkt 3.1.6 Faunapassager
De 28 faunapassager, som er medtænkt i motorvejsprojektet, ser vi som positive nødværgeforanstaltninger, men de hindre desværre ikke, at de 22 km motorveje uvægerligt vil virke som bastante barrierer for pattedyr og padder i området. Motorveje øger generelt naturfragmenteringen og i dette projekt vil de planlagte 22 km motorveje sammen med E45 danne en bastant ring om Aalborg og hindre den frie bevægelse af dyr langs de grønne korridorer. De grønne kiler med fri passage er vigtige, for de sikrer, at dyr får tid til langsomt at tilpasse deres adfærd til byens natur. Bynære bestande af ræv, grævling, husmår, ilder, lækat, brud, pindsvin, hare, egern og rådyr vil alle blive påvirket. Mange af disse dyr vil vi fremover finde som trafikdræbte på trods af planlagte faunapassager.

Punkt 3.1.7 Erstatningsnatur
anlægsprojektet resulterer i permanent inddragelse af ca. 43,6 ha strandenge, moser og rigkær, overdrev, ferske enge og 10 søer, som man agter at erstatte i forholdet 1:2.
I DN øjne ser vi det som positivt, at man i projektet har til hensigt, at genskabe ca. 86 ha natur, men det rokker ikke ved, at de områder som motorvejsprojektet inddrager for evigt er at regne som tabt natur, da flere naturtyper ikke kan erstattes. Der bør fra start af projektet laves en plan for hvor erstatningsnaturen skal placeres. Dels så det er sikkert at de 86 ha kan findes og dels så etablering af erstatningsnaturen startes inden ødelæggelsen af de berørte naturområder påbegyndes. DN ønsker sikkerhed for, at områder til erstatningsnatur bliver erhvervet samtidig med en vedtagelse af anlægslov og indskrevet i denne.

3.6 Forholdet til anden lovgivning

3.6.1 Gældende ret

3.6.2 Plan-, natur- og miljølovgivning

I DN Aalborg er vi imod forslaget om, at vi som organisation iflg. §6 stk. 4 fratages klageretten i denne sag, når sager som her kommer op på ministerplan. Argumentet om at undgå forsinkelser vil fremover også kunne bruges ved et hvilket som helst andet anlægsprojekt, som er i samfundets interesse.

Vi er i DN Aalborg bange for, at det vil blive kutyme at fjerne adgangen til at klage over større anlægsprojekter. Vi føler os ikke trygge ved, at vi for at komme igennem med en klage skal omkring domstolene. Netop indbringelse for domstolene kræver store økonomiske ressourcer og en sag har vel ikke opsættende virkning. Vi ser også at fratagelse af klageretten er mod Århuskonventionen – en konvention Danmark har skrevet under på - den giver netop offentligheden klageadgang på miljøområdet.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Vi føler os i DN Aalborg ikke sikre i, at verdensmålene alle overholdes som følge af projektets forskellige afværgeforanstaltninger

9.2 Landskab og visuelle forhold

9.2.3 Konsekvenser i driftsfasen

Projektet har store visuelle konsekvenser. En motorvej med tilhørende dæmning hævet over terræn-niveau på lavbundsjorde og med støjværn nær beboelser vil være markant, iøjnefaldende og ødelæggende for oplevelsen af den bynære natur i syd og vest for Aalborg og vest for Nr. Sundby.

Dalbroen over Østerådalen vil med sine 700 m. visuelt ødelægge oplevelsen af naturen i et meget stort område.

Dæmningen med motorvejen over Egholm vil for altid ødelægge den visuelle oplevelse af den bynære ø. Dæmningen og Motorvejen vil stå som en voldsom barriere, der ødelægger muligheden for det natur- og rekreative potentiale, som Egholm har. Oplevelsen ødelægges ikke mindst ved den store støjpåvirkning, som en motorvej har fra en dæmning uden mulighed for støjværn.

9.2.4 Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltningerne i form af designede og beplantede støjskærme, vil aldrig kunne dække den visuelle ødelæggende effekt på oplevelsen af naturen i området.

9.3 Arkæologi og kulturarv

9.3.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Motorvejslinjen kommer tæt på de historiske områder ved Lindholm. Det er umuligt, at forestille sig hvilke historiske fund man kan støde ind i. Arkæologer burde undersøge linjeføringen grundigt før man træffer beslutning om en projektvedtagelse.

9.6 Egholm

9.6.2 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen vil Egholm have svært ved, at være et attraktivt mål for naturoplevelser. Støj, støv, maskiner, arbejdslys og blokkerede stier vil hindre de oplevelser af stilhed og natur, som øen ellers kan byde på.

9.6.3 Konsekvenser i driftsfasen

Som der nævnes i forslaget vil motorvejen få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet.
Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.
Det er vigtigt, at vi her også medregner de tabte naturmuligheder, som øen for altid vil miste. Egholm har med de tanker jordejer Jens Thomsen har med driften af øen potentiale til at blive forvandlet fra landbrugsland til rig og værdifuld natur. En ø med mulige naturoplevelser som Aalborg i kraftig vækst for altid vil miste, hvis den 3. Limfjordsforbindelse vedtages og føres over Egholm.

9.7 Natur på land

9.7.2 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen vil dyr og planter på individplan være alvorligt truet. Visse arter vil få deres levesteder forstyrret eller ødelagt, så de senere kan få svært ved at genindvandre.
Her er arter af frøer og tudser særligt udsatte, da de helt kan risikere at miste deres levesteder i for lang tid i anlægsfasen før der er genetablet nye vandhuller i den for arterne korrekte biologiske balance. DN ønsker derfor at erstatnings natur etableres inden de oprindelige natur ødelægges.

9.7.3 Konsekvenser i driftsfasen

9.7.5.3 Padder

Man bør lave afværgeforanstaltningerne i form af nye vandhuller i god tid før man påbegynder arbejdet med anlæggelse af motorvejen, så padderne kan nå at indtage de nye levesteder før de gamle ødelægges.

9.7.6 Afværgeforanstaltninger til at mindske motorvejens barrierevirkning

Samme kommentar som ved punkt 3.1.6. - De 28 faunapassager, som er medtænkt i motorvejsprojektet ser vi som positive nødværgeforanstaltninger, men de hindre desværre ikke, at de 22 km motorveje uvægerligt vil virke som bastante barrierer for pattedyr og padder i området. Motorveje øger generelt naturfragmenteringen og i dette projekt vil de planlagte 22 km motorveje sammen med E45 danne en bastant ring om Aalborg og hindre den frie bevægelse af dyr langs de grønne korridorer. De grønne kiler med fri passage er vigtige, for de sikrer, at dyr får tid til langsomt at tilpasse deres adfærd til byens natur. Bynære bestande af ræv, grævling, husmår, ilder, lækat, brud, pindsvin, hare, egern og rådyr vil alle blive påvirket. Mange af disse dyr vil vi fremover finde som trafikdræbte på trods af planlagte faunapassager

9.8 Vandkvalitet

9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Der vil i anlægsfasen blive hvirvlet næringsstoffer op, der i tusinder af år har været deponeret under iltfattige forhold i fjordbunden. De næringsstoffer vil blive ført vidt omkring med strømmen i fjordsystemet og påvirke livet i fjorden.
Asbest er blevet afsløret i flere deponier i det område langs fjorden, som berøres i anlægsfasen. Det er vigtigt, at man har en sikker plan for opgravning og gendeponering af asbestholdigt materiale, og at man sikrer sig, at asbestfibre ikke under arbejdet føres med strømmen til nye områder.

9.9 Marin bundflora

9.9.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Bundfloraen vil blive påvirket af op-hvirvlet næringsrig bundmateriale i et meget stort område af fjorden. Slammet og næringsstofferne føres med af vandstrømmene i skiftende retninger. Belægninger og ændrede lysforhold kan give langvarige skader. Det må derfor sikres at der stilles krav om at anvende den bedste teknologi ved gravningen, så materiale tabet minimeres. I de senere år har ålegræsset bredt sig omkring Egholm, og området er nu et yndet og vigtigt fouragerings område for den Lysbugede Knortegås. 80% af verdens bestand af lysbugede knortegæs opholder sig i Danmark om vinteren, særligt i Limfjordsområdet.

9.10 Marin bundfauna

9.10.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Når bundfloraen påvirkes vil det også medføre en påvirkning af bundfaunaen. Iltsvind kan have katastrofale konsekvenser.

9.11 Fisk

9.11.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Fiskene i området vil blive påvirket på individplan.

9.11.3 Konsekvenser i driftsfasen

Når forholdene i fjorden igen stabiliseres vil bestandene igen vende tilbage.

9.13 Fugle

9.13.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Mange fuglearter vil i anlægsperioden være afskåret fra at bruge store områder som yngleområde eller fouragerings-område. Det kan have store konsekvenser for fuglene på individplan. Lysbuget knortegås bruger fjordområderne omkring Egholm som vinter-fouragerings-område. De er afhængige af en sund bundvegetation af ålegræs. Ålegræs vil i anlægsfasen blive meget påvirket og muligvis helt forsvinde i store områder af fjorden som følge af belægning af slam på bladene. Den lysbugede knortegås vil i anlægsfasen miste meget vigtige fødeområder, og det vil i længere tid komme til at påvirke bestanden.

Set i bakspejlet

Fra DN Aalborg beklager vi, at man i Vejdirektoratet og i Aalborg Kommune alt for tidligt lagde sig fast på en vestlig forbindelse over Egholm og "glemte" at vurdere mere langsigtede løsninger, der kunne sikre at nord-syd trafikken over fjorden ikke kolliderer eller sammenblandes med bytrafikken i Aalborg og Nørresundby. En Egholmforbindelse vil i lighed med den nuværende tunnelforbindelse indgå som en stor del af den lokale trafik med myldretidsproblematikker til følge.

Opsummering

Biodiversiteten har i mange år har været under pres, og det står rigtig skidt til mange steder. Naturen og landskabet er alle vegne under stort pres på grund af menneskers aktiviteter. Med motorvejsprojektet over Egholm vil vi miste vigtig natur, og vi og vore efterkommere vil for altid miste uvurderlige naturmuligheder for storbyen Aalborg.

Anlæg som en motorvej over Egholm vil genere meget mere persontrafik og dermed en større udledning af CO^2 både i anlægs- og driftsfasen. Det er en formindskelse af CO^2 udledning og en besparelse i brugen af råstoffer, vi har brug for. Derfor vil den nødvendige udvidelse af den nuværende motorvej ved tunnelen være den mest miljø- og natur rigtige løsning. Vi synes også det er paradoksalt, at man ved en Egholm forbindelse helt fravælger at tage i betragtning at Aalborg i

de senere år er vokset mod øst. Her er lokaliseret masser af arbejdspladser og nye beboelser omkring Universitetet, Supersygehuset, Østhavnen o.a.

Anna-Lise Fruelund
Formand, DN Aalborg

DOF Nordjylland

Dansk Ornitologisk Forening
BirdLife DANMARK

2. januar 2022

Vejdirektoratet

Høringssvar vedr. Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

DOF Nordjyllands Sekretariat
DK-9000 Aalborg

Peter Lund Kristensen (formand)
E: nordjylland@dof.dk
W: www.dofnord.dk
T: +45 21 46 10 81

Høringssvar vedr. Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Resumé

DOF Nordjylland skal hermed afgive høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. DOF Nordjylland har forståelse for behovet for en langsigtet løsning af de trafikale udfordringer på tværs af Limfjorden, og vi er indstillet på at acceptere, at dette kan ske med en vis omkostning for fuglelivet helt lokalt. Men vi finder det uacceptabelt, at man har valgt en løsning, der dels har væsentlige påvirkninger på yngle- og rasteforekomster af en række truede og sjældne fugle, ligesom det er uacceptabelt, at løsningen skader flere bynære fuglelokaliteter med stor værdi for lokale fuglekiggere.

Baggrund

DOF Nordjylland har med stor interesse fulgt debatten om den 3. Limfjordsforbindelse, og vi bakker principielt op om en løsning, der sikrer en mere smidig og stabil trafik på tværs af Limfjorden. Men det er også af afgørende betydning for DOF Nordjylland, at man vælger en linjeføring, der dels ikke medfører væsentlige påvirkninger på truede eller sjældne fugle, eller fugle, hvor vi i Nordjylland har et væsentligt ansvar for bestandene. Samtidigt er det vigtigt for os, at man så vidt muligt undgår at påvirke fuglelokaliteter, som har stor betydning for de lokale medlemmer af foreningen og andre naturinteresserede.

DOF Nordjylland har d. 29. april 2021 gjort indsigelse mod den VVM-undersøgelse, der ligger til grund for lovforslaget. Efter at have læst udkast til lovforslaget kan vi konstatere, at vores indsigelse ikke er taget til efterretning. Derfor skal vi gentage vores synspunkt i sagen: den valgte linjeføring både vil have væsentlig indflydelse på vigtige yngle- og rasteområder for fugle, ligesom meget velbesøgte og bynære fuglelokaliteter påvirkes negativt. På den baggrund skal DOF Nordjylland igen appellere til, at man finder en alternativ linjeføring, der ikke har så store negative konsekvenser for fuglelivet eller vigtige fuglelokaliteter.

Påvirkning af fugle

Den valgte linjeføring har en række negative effekter på fugle, som efter DOF Nordjyllands vurdering kan undgås, hvis man vælger alternative løsninger. Det drejer sig i særlig grad om strækningen fra Hasseris Enge over Mølholmsøerne og krydsningen af Limfjorden over Egholm. Her vil en række truede og sjældne fugle fra Rødlisten blive væsentligt påvirket, bl.a. arter som Rørdrum, Blåhals, Stor Hornugle og Klyde. Disse arter er alle sjældne i Danmark, og en effektiv beskyttelse af deres levesteder bør indgå som et væsentligt kriterier ved valg af linjeføring.

Derudover vil den valgte linjeføring skære gennem vigtige raste- og overvintringsområder i Limfjorden, hvor den vil påvirke forekomsten af vandfugle. Særligt skal nævnes forekomsten af Lysbuget Knortegås, som udnytter forekomsten af ålegræs i Nørredyb i forbindelse med fuglenes

rast i Limfjorden. Danmark har et særligt internationalt ansvar for netop denne art, da hele verdensbestanden overvintrer i landet, med Limfjorden som vigtigste rasteområde. Men også forekomsten af Pibeand er væsentlig, og da arten også er afhængig af ålegræs, vil den ligeledes påvirkes negativt

Påvirkning af vigtige fuglelokaliteter

Muligheden for at opleve vilde fugle er en vigtig del af mange menneskers livskvalitet, og særligt gode bynære fuglelokaliteter har stor betydning. Derfor er det også en mærkesag for DOF Nordjylland at værne om disse lokaliteter, så vi også i fremtiden har muligheder for store naturoplevelser tæt på, hvor vi bor.

Den valgte linjeføring har væsentlige konsekvenser for en række bynære lokaliteter, særligt i Hasseris Enge, Mølholmsøerne og de lavvandede områder nord og syd for Egholm, hvor rigtigt mange mennesker har gode muligheder for at opleve et stort antal fugle på nærmeste hold. Det fremgår af de mange observationer spredt ud på mange dage i DOF's fugledatabase, DOFBasen, og bynær kvalitetsnatur bør være en anerkendt kvalitet for en storby som Aalborg.

Konklusion

På baggrund af lovforslaget og den lokale viden om fuglelivet i området, kan DOF Nordjylland fortsat ikke bakke op om den valgte linjeføring over Egholm.

Vi finder det således uacceptabelt, at man fastholder den valgte linjeføring, til trods for, at det tydeligt fremgår af VVM-vurderingen, at det vil have væsentlige indflydelse på en række truede og sjældne ynglefugle, ligesom det vil have en væsentlig indflydelse på raste- og overvintringsområde for en række vandfugle. Dette har vi også gjort opmærksom på i vores høringssvar fra 29. april 2021.

Samtidigt vil linjeføringen væsentligt forringe mulighederne for spændende naturoplevelser i den vestlige del af Aalborg, hvilket vil ramme et stort antal fuglekiggere og naturinteresserede borgere. Dette strider fuldstændigt mod den udvikling vi ser i samfundet ellers, hvor der er en stigende erkendelse af vigtigheden af natur for vores generelle trivsel og livskvalitet.

DOF Nordjylland skal derfor appellere til, at den valgte linjeføring tilpasses, så den er mindre skadelige for truede og sjældne fugle, og som ikke fratager lokalbefolkningen mulighederne for naturoplevelser tæt på deres hjem

Med venlig hilsen

Peter Lund Kristensen
Formand, DOF Nordjylland

Drastrup Beboerforening –
Høringssvar vedr. vedtagelse af anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

1. Utilstrækkelig støjværn i Drastrup

Vi ønsker med dette høringssvar at gøre opmærksom på vores bekymring omkring støj i og omkring Drastrup, ved en etablering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse – Egholmsforbindelsen.
Jævnfør de forelagte støjberegninger ligger Drastrup By placeret i et område som støjpåvirkes væsentligt ved etableringen af motorvejen. Beregningerne viser at Drastrup By vil blive støjpåvirket i en sådan grad, at støjbelastningen kan være sundhedsskadeligt. Det forsøger man i VVM-redegørelsen at afhjælpe ved at etablere støjafskærmning på en del af motorvejsstrækningen igennem Drastrup.
Drastrup Beboerforening mener dog ikke at der ud fra det skitserede i VVM-redegørelsen, vil blive etableret støjvægge i det omfang som er nødvendigt. Erfaringer fra andre motorvejsbyggerier som fx den nye Silkeborgmotorvej, har vist at støjpåvirkningen og konsekvenserne heraf i virkeligheden er større end beregnet, og man bør derfor sikre en mere effektiv støjsikring af Drastrup by.
Dette gøres ved at Støjvæggene på østsiden af motorvejen igennem Drastrup forlænges imod syd til Hobrovej krydsningen. På vestsiden skal støjvæggene ligeledes forlænges imod syd til den rammer Drastrupstien.

2. Drastrupstien bør bevares

Drastrup Beboerforening ønsker med dette høringssvar også at gøre opmærksom vores tilknytning til den storslåede natur i området omkring Drastrup og at det at bo tæt ved naturen er en væsentlig del af det at bo i Drastrup.
Vi gør derfor indsigelse imod den manglende sikring af Drastrupstien og dermed vores direkte tilknytning til Drastrup Skov.
Det er problematisk at der i VVM-undersøgelsen ikke tages hensyn til, at motorvejen afskærer borgerne i Drastrup for deres direkte adgang til de skønne naturområder i og omkring Drastrup Skov. Det er væsentlige aktiver for lokalområdets fritidsliv, og benyttes i stort omfang af folk som benytter området til fx løb og gåture, naturoplevelser og som mountainbike-rute. Stien er registreret i kommunalt regi som en rekreativ hovedsti, hvor den er strategisk vigtig for områdets rekreative formål. – Aalborg Kommune har igennem en årrække sammen med Skov & Naturstyrelsen købt arealer op for tilplantning af skov tæt på byen, for sikring af drikkevand og for at skabe nye rekreative tilbud til borgerne.
Drastrupstien skal i lighed med Sofiendal Engsti og stien i Østerådalen sikres!

DBF foreslår - Der etableres en bro over motorvejen. Broen kan være af samme type som den bro BaneDanmark har etableret ved Hjortevej, netop for at sikre den vigtige stiforbindelse imellem Østerådalen og Drastrup Kilen. Motorvejen er ved stikrydsningen nedgravet, og det skønnes derfor anlægsteknisk muligt at føre stiforbindelsen over motorvejen. På den måde fastholdes den naturlige tilknytning til naturen for områdets brugere, så det fortsat kan indgå som et væsentligt aktiv for bl.a ”at være bosat i Drastrup”.

Alternativt forslag – Der hvor Drastrupstiens afskæres på østsiden af motorvejen, føres Drastrupstien imod nord hvor den tilkobles stisystemet på Nibevej hvor vejen føres over motorvejen. Stitraceet tilplantes så

den får en grøn afskærmning imod støjværn og motorvejen. På vestsiden af motorvejen etableres der en sti vest for Drastrup Hedevej, som sikrer at den rekreative sti føres op til Drastrup Skov.
I modsat fald frygter vi, at lokalområdets huse vil falde i værdi med risiko for at vi – og Aalborg kommune – ender med at have et relativt stort område indenfor bygrænsen, som ikke længere er attraktivt at bosætte sig i. Og som følge heraf, usælgelige huse.

Drastrup Beboerforening

Vedrørende 3. Limfjordforbindelse

Høringssvar angående udkast til anlægslov

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave, at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der SKAL forholde sig til om projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele.
Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.
Jeg er også meget utryg ved denne VVM fra 2021, en utrolig mangelfuld proces, som ikke engang medtager alternativer til Egholmmotorvejen. Borgerinddragelsen kan ligge på et meget lille sted. Transportforliget blev vedtaget inden høringsfristen var udløbet, så der kan overhovedet ikke være nogen, der har forholdt sig til alle vores tidligere indsendte indsigelser. Det samme gør sig gældende for 2011.
Det er en meget uskøn proces. Først den korte deadline hen over julen, og Aalborgs nye byråd har ikke haft mulighed for at drøfte sagen, da den tiltræder 01.01.2022. Det er faktisk et byråd som fordoblede sine mandater i en koalition af modstandere af linjeføringen over Egholm.
Endnu værre er det, at Transportministeren med anlægsloven får magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, med den begrundelse at sagen er kompleks. Dvs. ”Magtens tredeling sættes ud af kraft og klageadgangen afskæres af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.” Dette er fuldstændig uacceptabelt.

Jeg er stor modstander af Egholmmotorvejen, som jeg klart har tilkendegivet I tidligere indsigelser, men som jeg kan forstå ikke er blevet taget hensyn til endsige læst. Men denne gang SKAL borgerne høres. Det er der regler for.

Det er utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.
Væsentlig viden om 179.000 ton asbestholdigt materiale er udeladt af mangeårige VVM-processer – måske bevidst. En stor del af det har ligget mange år uden kystsikring. Hvis først man begynder at grave i det, kan det ikke oprenses, og kan derfor spredes i vandet til fare for mennesker og dyr. Asbest er den eneste kendte grund til bughinde- og testikelkræft. Hvis det ikke bliver undersøgt inden man begynder at grave ud til Egholmforbindelsen, kan det have uanede konsekvenser for fødekæden i havet og dermed for folkesundheden for Aalborgs borgere, og er således den uundgåelig effekt af anlæg af Egholmlinjen. Samtidig ved man at der er et deponi på 84.000 ton asbestholdigt materiale ved udfletningen ved Dall, som heller ikke er beskrevet i VVM-rapporten. Borgerne i Aalborg har i forvejen været rigtig hårdt ramt af Eternitfabrikkens dårlige håndtering af den farlige asbest. Jeg finder det stærkt bekymrende at lovudkastet fritager anlægsmyndighed, samt anlægsprojekt fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.
Miljøkonsekvensrapporten er desværre meget mangelfuld, og dybt kritisabelt at den ikke er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet. Jeg må derfor konstatere at VVM 2021 er yderst mangelfuld.
Under et samråd i Folketinget d. 10.6.2021 udtalte transportminister Benny Engelbrecht, at man ikke forventer at finde asbest i linjeføringen for en motorvej i Egholmlinjen, og hvis man mod forventning skulle finde asbest, så vil det blive håndteret efterhånden som det dukker op.
Ministeren kender tilsyneladende ikke Aalborgs historie. Den planlagte Egholmlinje vil træffe mindst 3 større asbestdeponier.

Det viser sig at et deponi for asbestholdige materialer lige syd for Limfjorden ikke er medtaget i VVM undersøgelsen for den tredje Limfjordsforbindelse, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden. Det er i hvert fald planen i det historisk store byggeprojekt, der har været diskuteret i mere end to årtier. En jordforureningsattest fra Region Nordjylland viser nemlig, at linjeføringen er blevet lagt igennem en godkendt fyldplads for et af de største nordjyske erhvervseventyr, Dansk Eternit Fabrik.
Vi må derfor forlange at hele asbest-problematikken bliver undersøgt inden anlægsloven vedtages.

Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbugede knortegæs, der er udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder. Vi er forpligtiget til både på europæisk og national plan at beskytte disse to arter, som sammen med andre truede dyrearter lever på Egholm. Det er bilag 4 arter, som er beskyttet af EU's naturbeskyttelsesdirektiv. Det indebærer at myndighederne skal sikre sig, at de ikke tillader eller planlægger aktiviteter, det kan skade dyrenes yngle- raste- eller fourageringsområder, og især hvis der findes alternativer (østforbindelsen), som der gør.
Uanset hvad man måtte mene om den trafikale løsning, kan ingen være ligeglade med, om international lovgivning bliver overholdt. Hvad enten det er pandaer eller Danmarks svar på pandaen, den lysbugede knortegås, der skal beskyttes.
International lovgivning skal overholdes.

Det er uansvarligt at gamble med aalborgensernes drikkevand. Der er meget stor risiko for forurening af to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen, men også i driftsfasen. Jordbunden omkring Dragstrup og Lindholm Vandværk er meget sårbar, da den består af kridt, kalk med grus over, som gør at der kan ske en udvaskning i både anlægs- og driftsfasen. Der er f.eks. heller ikke taget hensyn til, at forurenende partikler fra bilerne vil spredes ud over terrænet. Egholmmotorvejen anlægges tæt ved en af de vigtigste vandboringer i Aalborg, der forsyner en tredjedel af Aalborgs borgere med rent vand, der kan drikkes direkte fra hanen. Beboerne omkring den vandboring må ikke engang så kløver i deres haver, endsige tisse i dem. Der er også forbud mod ændring af terræn og byggeri. Men man må altså gerne anlægge en motorvej!!!
Ingen gambling med aalborgensernes drikkevand.

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere. Aalborg er i dag en af de mest støjplagede byer i Danmark, og derfor er det helt uhørt at tænke på at anlægge en motorvej så tæt ved byen, som det bliver, dette frarådes også af alle byplanlæggere. Aalborg har i forvejen E45 mod øst helt tæt på byen, så byen bliver omkranset af 2 støjende motorveje. Trafikstøj - især vejtrafikstøj - er den væsentligste kilde til støjbelastning i Danmark.
Man ved nu at støj dræber ca. 800 mennesker om året i Danmark eller medfører forskellige sygdomme bl.a. hjerte/kar problemer, diabetes, tarmkræft, stress med dårlig livskvalitet til følge, og som hvert år koster samfundet mange penge. Støj er sundhedsskadeligt
De samfundsøkonomiske omkostninger er store: "3,4 milliarder (Transport og bygningsudvalget 2016) 4,4 milliarder (TRU Høring 20/1-2020, COWI)".
Beboere langs motorveje er ca. 10 dB mere generet end beboere langs byveje.
Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer. WHO anbefaler 53 dB. Det er i sig selv problematisk at Danmark ikke opfylder de anbefalede standarder. Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at

”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig **stærkt** generede i forhold til mennesker lang byveje”.
Egholmforbindelsen ligger vest for Aalborg, som i dag er et meget grønt og rekreativt område med så godt som ingen støj. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder i varierende afstande (bl.a. Dall, Dall Villaby (som bliver klemt inde mellem to motorveje), Sofiendal Enge, Hasseris Enge og ved Nørholmsvej). En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand. Lavbroen vil også gå over vand, hvor støjen lettere forplanter sig, især med den fremherskende vestenvind og derfor også svær at støjdæmpe. Ca. 70-75% af dage i kalenderåret blæser det fra vest. Det er støj, der når helt ind til Vestbyen og vores flotte anlagte Fjordpark, hvor borgerne i Aalborg nyder at tilbringe megen fritid om sommeren.
Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.
Jeg finder det uacceptabelt at man bilder folk ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen, i stedet bør vi nedbringe støjen, der hvor den er og forbedre E45, måske ved at overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.
Etablering af Egholmlinjen vil medføre støjpåvirkning af omgivelserne, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores. Efter klimaforskeres mening er en Egholm-motorvej klimamæssigt uansvarlig. Bare etableringen af anlægget vil have meget store klimapåvirkninger. Ca. 5% af regionens klimapåvirkning pr. år, som slet ikke er medtaget i VVM-redegørelsen, hvis den var det, var den slet ikke rentabel for samfundsøkonomien.
Eftersom motorvejen først står færdig efter 2030 kan Danmark ikke opfylde de krav til klimaet, som vi har forpligtiget os til. Motorvejen vil generere en stigning af vejtrafikken, inkl. privatbilismen.
Regeringen viser ikke ansvar, vi skal vise vejen frem.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at Egholmlinjen vil påvirke Egholm som turistdestination. Fremover vil øen ikke have den samme værdi for turismen, da mange af de oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt. Prøv at forestille jer, hvor mange storbyer, der vil elske en sådan turistattraktion, at kunne sejle fra en storby og så på 5 minutter være på en ø, uden larm og med et unikt dyre- og planteliv. På Aalborg Kommunes hjemmeside oplyses det, at den gæstes af omkring 100.000 besøgende om året.
Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.

Det er uansvarligt af Folketingets partier at vedtage en Egholmlinje. Det er overgreb mod borgerne i Aalborg, måske ovenikøbet ulovligt. Aalborg Kommune har valgt at betale 600 mill. til forbindelsen, det er der ikke lovhjemmel til + de har valgt at betal 2.5 mill til VVM-rapporten uden at medtage alternativer, som der er flere af. Derfor mener jeg ikke, at man kan vedtage en anlægslov uden først

at VVM-vurdere en øst forbindelse. Egholmlinjen er en elendig løsning, ja en lappeløsning og ovenikøbet en meget dyr én, ca. 7.5 milliard. Ifølge Vejdirektoratet vil Egholmlinjen aflaste med 24% og Limfjordsbroen med 9%. Mod vest er der ingen væsentlige større trafikmål. Og rent tidsmæssigt drejer tidsgevinsten sig om få minutter, meget dyre minutter. Egholmlinjen er ikke forbundet med E45, som er motorvejen mod øst igennem Aalborg. E45 er forbundet med hele Europa og Norden. I øst ligger byens største industrivirksomheder: Bladt Industries, Siemens Danmark med transport af kæmpe møllevinger, containerhavn, fragtmandscentraler, Universitetet og snart det nye Regionshospital. Oveni det, er der på Nørresundby-siden mod øst et nyt boligkvarter på vej med ca. 7000 borgere, som også må forventes af en del af dem skal krydse Limfjorden morgen og aften, hvor trængslen er størst. På Aalborg siden mod øst planlægger Aalborg Kommune også en større udvidelse af beboelse. Derfor totalt galimatias at planlægge en forbindelse mod vest, når trængslen er mod øst.
Derfor er det helt uansvarligt ikke at lave en VVM-redegørelse for den østlige forbindelse. Hvis man tager Vejdirektoratets tal for stigning i trafikken, som vil være 1,2%, vil det når Egholmlinjen står klar være en 0-løsning. Altså stadig kø ved Limfjordstunnelen, som vi ser det i dag. Vejdirektoratet har endda udtalt, at det er kommet bag på dem, at trafikstigningen er meget større end de havde regnet med.
Derfor kan det ikke gå for langsomt med at få alternativerne til Egholmlinjen belyst.

En af løsningerne hvad angår 3. Limfjordsforbindelse er et ekstra rør, reversibelt, parallelt med Limfjordstunnelen, som kan fungere som omkørsel på stedet ved uheld i de andre rør. Det aflaster 50-100 % hvilket er meget mere end en Egholm-motorvej, som kun aflaster 24 %. Man undgår desuden en masse problemer med støj, ødelagt natur og skyhøj pris. Prisen på paralleltunnelen kan anlægges for ca. det halve af Egholmlinjen.
Et andet forslag kommer fra trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, der er lektor emeritus ved Aalborg Universitet. Hans forslag er inspireret af professor Otto Anker Nielsen fra DTU, der spurgte, hvorfor han ikke tog udgangspunkt i trafikkens faktisk fordeling.
Forslaget går ud på at etablere en ny city-tunnel med 2x2 spor, der skal etableres vest for Limfjordstunnelen til erstatning for Kridtsvinget. Det skulle så blive enklere at krydse fjorden. City-tunnelen skal tage trafikken fra Aalborg C, mens Limfjordtunnelen tager motorvejstrafikken. Også en meget billigere løsning end Egholmmotorvejen. I dette forslag indgår en samlet løsning for trafikproblemerne i City S.

EFTERSKRIFT
Forslaget til Egholmlinjen har overhovedet ikke været underlagt aktuelle vurderinger ift. asbest, klimaet, støj og andre alternative forbindelser. Man har fra politisk side blot taget et ti år gammelt forslag (hovedsageligt fra VVM2011) og ukritisk genbearbejdet dette uden at skele til aktuelle forudsætninger og uden at sammenligne med andre mulige alternativer. Der findes flere muligheder som også er billigere, men man har bevidst forhindret, at de blev vurderet i bare nogen grad.

Som det fremgår af ovenstående, er der noget helt galt, når forslaget til Egholmmotorvejen bliver søgt fremmet fra politisk side. Det er skandaløst, at et så dårligt projekt i infrastrukturforliget kan opnå støtte, når der ikke sker en mere seriøs behandling.

Uvildige opinionsundersøgelser har desuden vist, at kun ca. 1/3 af borgerne i Aalborgområdet støtter Egholmlinjen, mens et absolut flertal ønsker en udbygning ved E45 som et selvfølgeligt alternativ. De nordjyske borgmestre, Aalborg byråd og regionsrådet er således helt ude af trit med lokalbefolkningen. Det senest afholdte byrådsvalg i Aalborg kommune understregede med stor tydelighed denne ulighed.

Det er jo fatalt forkert og totalt mangel på respekt for forvaltning af samfundets midler. Mange fagligt kompetente kritikere har påvist fejl og mangler ved projektet og fremkommet med gennemarbejdede alternative forslag, men de er bare fejet til side uden ordentlige begrundelser. Overordnet har politikerne undladt at forsvare deres handlinger og, når det er sket, har det som regel være med misvisende eller useriøse udtalelser og uden at give muligheder for dialog. Gentagne gange er andres synspunkter blevet latterliggjorte.

Det også totalt uacceptabelt, at de oversigtskort i VVM-redegørelsen, både vest og øst for Aalborg ikke er retvisende. Alle de boliger der er opført i vest, er slet ikke med på kortet. Og al den aktivitet og nye virksomheder og boliger mod øst er heller ikke vist. Kortene over rekreative interesser indgår heller ikke, ligeså de 10 vandsportsforeninger, der er i det vestlige Aalborg/Nørresundby. Men i stedet er der medtaget 2 motorsportsforeninger, som slet ikke bliver påvirket af forbindelsen.

Så vidt vides er det ulovligt at fremsætte en anlægslov, hvis der er fejl i grundlaget. I flg. udkastet til loven er VVM2021 grundlaget og dette er fejlbehæftet og mangelfuldt. Lovforslaget skal udsættes indtil et fyldestgørende og retvisende grundlag er tilvejebragt.

Resumé: Egholmmotorvejen vil med stor sandsynlighed give et enormt stort samfundsøkonomisk tab og slet ikke løse det ønskede trafikale behov. Den trængsel, der i flere år har været ved E45 vil vokse og vedblivende være der selv efter den påtænkte Egholmmotorvej bliver åbnet.

Med venlig hilsen

Ebbe Stig Tarber

Egholm Digelag

Egholm Pumpelag

Egholm 61

9000 Aalborg, den 30. december 2021

Til

Vejdirektoratet

vd@vd.dk

nfc@vd.dk

Vedrørende: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Egholm Digelag og Egholm Pumpelag gør hermed indsigelse mod de fremlagte planer, således som disse er fremlagt i Vejdirektoratets høringsforslag.

Egholm Digelag og Egholm Pumpelag er selvstændige juridiske enheder stiftet i begyndelsen af første halvdel af det forrige århundrede på baggrund af frivillige overenskomster mellem lodsejere bosiddende på Egholm. Installationerne er placeret på respektive lodsejeres matrikler.

Digelaget er etableret med offentligt tilskud. Begge lag er underlagt offentlig regulering.

Lagenes opgave er i det væsentlige dels at beskytte den sydlige del af øen mod højvande fra fjorden og dels at sikre afvandingsforholdene for marker og grøfter. Digelaget administrerer diger mod fjorden. Der indgår her dels et hoveddige, bagdiger, sidediger og fyldgrave med afløb til kanalerne. Pumpelaget administrerer en gravet hovedkanal,

sidekanaler og en pumpe med udløb til fjorden. Pumpen er placeret i et pumpehus beliggende i den østlige ende af øen tæt på fjorden.

Vejdirektoratet har ved skrivelse af 10. december 2021 skrevet til udvalgte høringspartnere på en høringsliste samt anført, at andre "må sende et høringssvar". Vejdirektoratet har angivet en høringsfrist (2. januar 2022). Digelaget og pumpelaget er ikke angivet som høringspartnere. Digelaget og pumpelaget ønsker at blive hørt i forbindelse med de påtænkte foranstaltninger, idet man vurderer, at foranstaltningerne har væsentlig betydning for lagenes varetagelse af deres funktioner.

I fremsendelsesskrivelsen af 10. december skriver Vejdirektoratet i sit udkast, at visse hensyn (natur- og miljøhensyn) i projektet vil blive varetaget af Transportministeriet i overensstemmelse med anlægsloven og VVM redegørelsen. Projektet er kun skitsemæssigt beskrevet. Anlægsloven foreligger i sagens natur ikke, og de mere grundlæggende hensyn omtales kun overordnet. Af særskilt betydning for de to lag er, at de foranstaltninger, der agtes gennemført ved digerne og de gravede kanaler, behandles meget overordnet.

Digelaget skal anføre, at man ikke er indstillet på uden videre at afgive sin råderet over digeanlægget og afvandingskanalerne. Hvis almenvellet måtte kræve det, afgives råderetten naturligvis for digeanlæggene mv. i deres helhed efter lovgivningens bestemmelser. Digelaget er ikke indstillet på

1. alene at afgive sin råderet over en del af diget. Afgives råderetten, er det råderetten over digeanlæggene mv. i deres helhed.
2. uden videre at acceptere, at tværsnitsarealet i Limfjorden formindskes uden en velunderbygget prognose for betydningen heraf for lagene samt fuldstændig erstatning for de ulemper, som lagene påføres.[1]
3. at lade de pågældende foranstaltninger passere, uden at disse er forelagt for Sammenslutningen af dige og digepumpelag i Nordjylland.

[1] Betydningen af reduktionen af tværsnitsarealet for andre entiteter både øst og vest for de påtænkte foranstaltninger bør vel også behandles?

For Pumpelaget gælder specielt, at man ikke af høringsudkastet får et klart indtryk af, hvorledes Direktoratet har tænkt sig, at afvandingsforholdende på Egholm sikres - både i etableringsfasen og sidenhen.

Lagene er indstillet på om ønsket at indgå i en dialog om problemstillingerne, uanset at man finder det uheldigt, at de nævnte problemstillinger ikke er inddraget i direktoratets overvejelser.

Venlig hilsen

På lagenes vegne

Poul G. Sørensen (formand)

Kopi til:

Bestyrelsens medlemmer

Digesammenslutningen ved formanden/ Rene' Lund Hansen, Årsvej 40, Løgstør

Aalborg kommune, Miljø- og Energiforvaltningen, gerd.jungdal@aalborg.dk

Til Vejdirektoratet v/Niels Fejer Christiansen. Samt alle medlemmer af Folketinget.

Høringssvar fra Foreningen **Sendt den 01.01.-2022**

Egholms Venner.

Vedr. forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse:

Vi har, den 3. december 2021, på mail, modtaget diverse materiale og en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse. I form af en motorvej i Egholmlinjen.

Vi vil indledningsvis påklage, at materialet (lovforslaget) er sendt i høring i december måned, hvor folk i den grad har andet i hovedet. Både på grund af juletravlheden, og den seneste tids bekymrende smittetal, og deraf følgende restriktioner, finder vi det yderst kritisabelt, ja faktisk som en reel hån mod demokratiet, at Vejdirektoratet/Transportministeren, trods anmodning om udsættelse, fastholder at høringsfristen ikke bliver udvidet.

Det viser sig nu også, at flere af de lodsejere, som hvis en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen realiseres, vil få deres ejendomme, eller dele heraf eksproprieret, ikke har fået besked om høringen af anlægsloven. Det finder vi helt uacceptabelt. Det er helt uhørt, og virker udansk, at man ikke giver de berørte besked, og vi mener alene af den grund, at høringsperioden bør gå om!

De danske småøer, er vores kronjuveler:

I virkeligheden forekommer det meget mærkeligt, at det overhovedet er kommet så vidt, at Folketinget nu skal til at behandle et lovforslag om en motorvej over en af de danske småøer!? Når vi i forbindelse med diverse møder, og generalforsamlinger mv. i Sammenslutningen af danske småøer, har været vidne til den overflod af superlativer, som politikere fra alle Folketingets partier, generøst spreder om sig, når de deltager i arrangementerne. Det skorter aldrig på erklæringer om hvor kæmpe stor værdi de tillægger de danske småøer. Både i kraft af deres funktion, som turistmagneter, naturperler, og som et stykke dansk kulturhistorie. Eller, som en tidligere minister udtalte for nogle år siden: *De danske småøer er vores kronjuveler.* Derfor er det os en gåde, at de ø-glade politikere, ikke for længst, har belært deres transportordførere om, at det ikke er partiets politik at ødelægge en dansk småø/kronjuvel.

Når man kan finde på, at lave en dansk småø, som ligger så unikt, som 3 minutters sejlads, fra Danmarks 4. største by, og som faktisk er den eneste ø, som har et city-postnummer (9000), og som tilmed er Danmarks største økologiske ø, og som besøges af 100.000 turister hvert år, - om til en bropille, så er der altså noget vi slet ikke forstår! For det kan vel ikke tænkes, at politikerne i virkeligheden bare hyler med de ulve de er sammen med. Eller som nogen også siger: Taler med to tunger.

Ifølge VVM opdateringen, så vil Egholms værdi, som turistmål, blive væsentligt negativt påvirket, hvis der anlægges en motorvej, og ikke mindst en lokalbro hhv. over, og til øen. Det vil nemlig bevirke, at fremtidige turister blive folk, som i alt for overvejende grad, vil ankomme i biler og busser, med alt hvad det indebærer af trafikbøvl, og forstyrrelse, ikke mindst af øens unikke dyreliv.

Forslagets baggrund:

Vi forstår at Aalborg Kommune har betalt halvdelen (2.500.000 kr.) af opdateringen af VVM redegørelsen fra 2011, som åbenbart danner grundlag for udarbejdelsen af lovforslaget. Det er altså meget betænkeligt, og i vores optik, slet ikke i orden, at Vejdirektoratet/Staten og Aalborg kommune deles om at betale for en opdatering af en VVM redegørelse! Det er alene en Statslig opgave at lave VVM opdatering af et statsligt projekt!

At Aalborg kommune, hvor der i byrådet er flertal for en motorvej over Egholm, medfinansierer VVM-opdateringen, bringer desværre lynhurtigt tankerne hen på ordsproget: "*Dem der betaler for musikken bestemmer hvad der skal spille"s..*

Vi kan se, at det er hhv. Cowi og Rambøll, som har stået for bl.a. feltundersøgelserne, i forbindelse med VVM redegørelse, og opdatering. Det er sådan, at begge disse firmaer, er medlemmer af både Dansk Vejforening, og Aalborg alliancen, som har det som sit interesseområde, at sikre der, hhv. etableres så mange veje som muligt, og at der etableres en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vi synes, det vil være på sin plads, at der udarbejdes en ny VVM redegørelse, og at der denne gang hyres firmaer, som ikke er medlem af Dansk Vejforening, Aalborg-alliancen, eller for den sags skyld, andre interesseorganisationer, med et formål, som gør, at man kan finde anledning til at formode de ikke er objektive, i deres konklusioner.

Nej til ophævelse af klageadgange, og lempelser i lovgivningen:

Egholms venner anderkender ikke, at Transportministeren, som beskrevet i lovforslaget, får lov til at dispensere for klageadgange, og diverse regler, kommuneplaner, og love. At Transportministeren mener det kan legaliseres fordi man ønsker at sikre fremdriften i processen, er vi slet ikke enige i!

Hele, kapitel 4. i lovforslaget: "Fravigelse af anden lovgivning", bør efter vores mening, udgå!

Århuskonventionen:

Egholms Venner finder, som nævnt i indledningen, det problematisk, og vi antager faktisk, at det er i strid med Århuskonventionen, at flere direkte berørte lodsejere, ikke har fået direkte besked, om at anlægsloven var i høring. Vi anmoder derfor om, at få forevist dokumentation for, at det er foreneligt med Århuskonventionen, at berørte lodsejere, ikke har fået besked om, at et lovforslag, som vil betyde, at de skal afgive jord, og/eller bygninger, er sendt i høring?

Det er jo, som vi har fået oplyst, sådan at disse lodsejere, har partsstatus efter den almindelige forvaltningsret, der også må finde anvendelse, selvom myndighedens tilladelse til et anlægsprojekt gives ved en anlægslov.

I forbindelse med høringen af VVM redegørelsen fra 2021, indkom der ca. 7800 høringssvar, hvoraf, ca. 95 % var høringssvar, som talte i mod en motorvej over Egholm. Af den grund, og som vi tolker teksten i Århuskonventionen, så bør de mange høringssvar afspejle hvordan projektet kommer til at se ud. Vi kan ikke se, at der er taget rimeligt hensyn til de mange indsigelser i det lovforslag, som nu er lagt frem, så vi anmoder derfor om, at projektet ændres, så det kommer til at afspejle, at der er taget behørigt hensyn til de mange rekord-mange høringssvar.

Aalborg kommunes medfinansiering.. Er det overhovedet lovligt?:

Egholms venner stiller også spørgsmålstegn ved lovligheden af, at Aalborg kommune, tilbyder at medfinansiere en bestemt linjeføring af en 3. Limfjordsforbindelse. Ja i det hele taget en 3. Limfjordsforbindelse, som jo er et Statsanliggende.

Det er jo faktuelt, at Aalborg Kommune, via et foretagende, som kaldes: Aalborg alliancen, har tilbudt at betale 600.000.000 kr. til realisering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vi har også forståelsen af at det er en betingelse for at projektet kan realiseres så hurtigt netop bunder i, at Aalborg kommune bidrager med de 600.000.000 kr. For som der kan læses i tidligere regerings investeringsplan: *Aalborg Kommune tilkendegivelse har muliggjort, at aftaleparterne prioriterer igangsættelse af anlæg an tredje Limfjordsforbindelse i fase 1. Det er således en betingelse for den tidlige igangsættelse af anlægsprojektet, at Aalborg Kommune bidrager med samlet 600 mio. kr. fra Aalborg kommunes anlægsbudget, hvoraf 400 mio. kr. skal falde inden anlægsperioden.*

Egholms venner er bekendt med, at Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, har sendt klage til Ankestyrelsen, over Aalborgalliancens virke. - Egholms venner bakker fuldt ud op om Borgerbevægelsens klage.

Er Vejdirektoratet/Folketinget helt sikrer på, at det er legalt, at Aalborg kommune er medbetaler af en motorvej over Egholm?

Måske vedtaget/aftalt på falske forudsætninger?:

Angående legalitet, så vil vi nemlig lige henlede opmærksomheden på, at Aalborgs Borgmester, så sent som under seneste byrådsmøde, den 3.dec., udtalte følgende: *Hvis vi skal komme med en medfinansiering, og det er jo en forudsætning for hele infrastrukturaftalen, så er det jo en forudsætning at lovhjemmel er til stede, og ellers vil vi være i nogle udfordringer, som jeg har svært ved at se mig ud af. Så derfor synes jeg det er vigtigt at den del er fuldstændig på plads.* Citat slut.

Hvis der ikke er lovhjemmel til at medfinansiere projektet, så har Transportudvalget, jo anbefalet linjeføring over Egholm, på et falskt grundlag. Vi mener ikke det kan være legalt, at der er udarbejdet et forlig, om finansiering af en 3. Limfjordsforbindelse, uden at der er sikkerhed for at finansieringen reelt er til stede. Her kan man jo nemt risikere, at der mangler de 600.000.000 kr. som Aalborg kommune, tidligere har tilbudt at betale, men som der så alligevel ikke er lovhjemmel til at Kommunen bruger til formålet.

Har du penge, så kan du få..

Egholms venner er også i en anden sammenhæng meget utilfredse med, at Aalborg kommune, har tilbudt at betale en stor del af projektet, nemlig fordi det jo skaber jo basis for, at rige kommuner kan købe sig til projekter, som fattigere kommuner ikke har mulighed for at tilegne sig. (lidt, eller måske i virkeligheden meget, ligesom de ulovlige udbygningsaftaler, som Aalborg kommune, jfr. en nyligt gennemført advokatundersøgelse, jo har benyttet sig af i en årrække).

Forklaring på ordet, Udbygningsaftaler:

I Aalborg pågår der lige nu en stor sag, om ufrivillige udbygningsaftaler, og hvor foreløbig to topembedsmænd i kommunen, er blevet "sendt hjem", som man siger.. efter afsløring af uoverensstemmelser, i alle de 27 byggesager, som netop har undergået en advokatundersøgelse.

Udbygningsaftalerne går, som det nok er de fleste bekendt, ud på, at nogle bygherre har fået stillet i udsigt, at deres byggesager vil blive behandlet mere lempeligt, og hurtigere, hvis bygherrerne, til gengæld indgår udbygningsaftaler, hvor de f.eks. til gengæld betaler for ting som f.eks. et lyskryds, et fortov, noget klima/højvandssikring ved Limfjorden etc. etc. Vi kan faktisk godt få os til at sammenligne Aalborg kommunes tilbud, om at medfinansiere 3. Limfjordsforbindelse, med deres håndtering af deres egne udbygningsaftaler.. Egholms venner synes ikke, at Staten skal tage imod Aalborg kommunes medbetalign for en 3. Limfjordsforbindelse, som jo er et statsligt anliggende.

Hvorfor har transportudvalget anbefalet en Egholmforbindelse?:

Vi tror helt ærligt ikke et øjeblik på, at der havde været så stor vilje til at anbefale et projekt, med en så tvivlsom samfundsmæssigforrentning, en så dårlig trafikal effekt, og et projekt, som, i alle tidligere VVM-redegørelser, er beskrevet, som det mest miljø og natur skadelige af de fremlagte projekter. Hvis ikke det var fordi Aalborg kommune var trådt til med en "udbygningsaftale", i form af et økonomisk bidrag på 600.000.000 kr.

Folk i Nordjylland vil ikke have en Egholmforbindelse!:

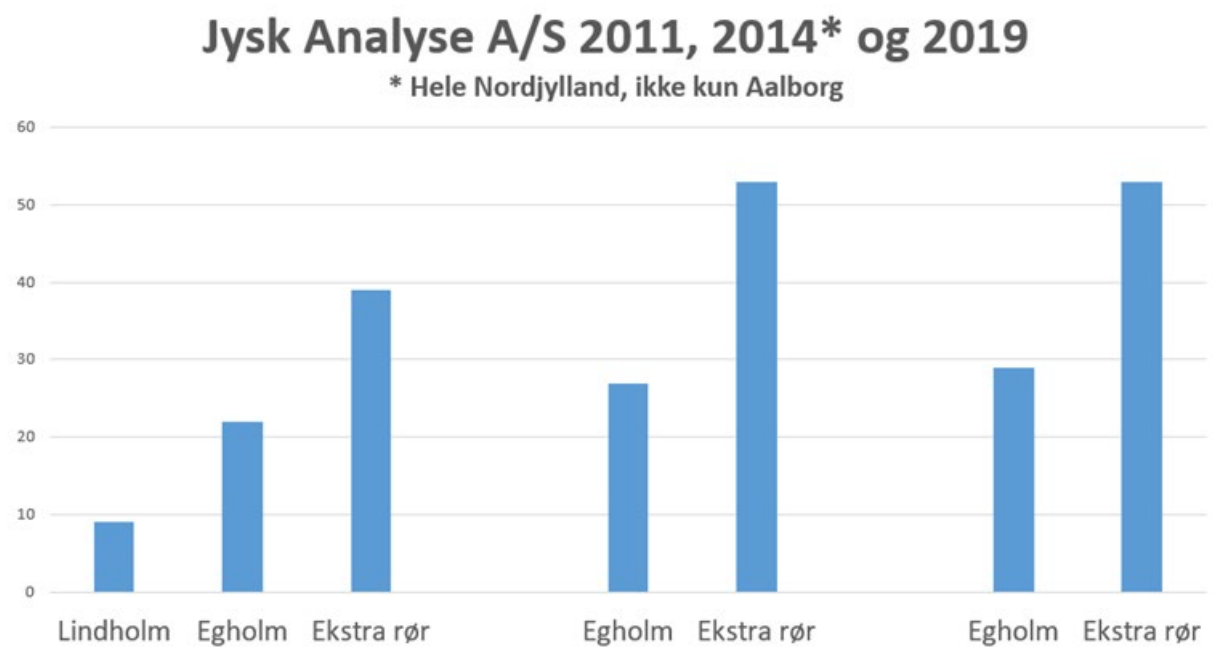
At der samtidig er så stor folkelig modstand mod en forbindelse over Egholm. Som det kan ses af nedenstående, har der gennem mange år været en stabil overvægt i antallet af mennesker, som ønsker en østlig forbindelse, frem for en Egholmforbindelse! Hvilket kun gør det kun endnu mere uforståeligt, at det er Egholmforbindelsen, som transportudvalget, har valgt at pege på.

Man kan spørge sig selv, hvorfor vi, I Nordjylland skal have stoppet en forbindelse ned i halsen, som flertallet ikke vil have, mens man undlader at gennemføre vejprojekter andre steder i landet, som der er lokal opbakning til?

Men de Nordjyske borgmestre vil jo have den? Eller?

Vi er da helt klar over, at der er en flok nordjyske Borgmestre, som for nogle år siden (mener det var i 2006) stak hovederne sammen og aftalte fuld enighed om en Egholmforbindelse, stadig officielt går ind for en Egholm motorvej, men vi er da ikke meget i tvivl om, at denne "enighed", bare er en taktisk enighed. - Hvilken interesse, har en borgmester på Mors, og i Thy i en 3. Limfjordsforbindelse? Hvorfor skulle en Borgmester i den østlige del af Vendsyssel, eller den østlige del af Himmerland, lige pludselig helhjertet gå ind for en forbindelse i den vestlige del af Aalborg? Tidligere, før kommune-sammenlægningen, var der faktisk, blandt de nordjyske kommuner, flertal for en østlig forbindelse. Den pludselige nordjyske enighed om en Egholmforbindelse skyldes givetvis, at flere Folketingspolitikere, flere gange, under de tidligere forhandlinger, bekendtgjorde, at så længe Nordjyderne ikke var enige, så fik de ikke flere forbindelser!

Opinionsundersøgelser vedr. 3. Limfjordsforbindelse:



Se nærmere om undersøgelserne:

inklusive kort: hvor bor dem, der ønsker den ene og den anden motorvej

Jysk Analyse 2014 – hele Nordjylland som målgruppe.

Jysk Analyse 2011

AAU 1996

Er der ikke andre muligheder, som er bedre?:

Vi savner svar på hvorfor lovforslaget, og VVM opdateringen ikke beskriver mulighederne for andre mulige linjeføringer, og andre byggeteknikker, end det der beskrevet i lovforslaget, nemlig en motorvej over Egholm?? Hvorfor kan den ikke bores under? Det fremgår af tidligere VVM-redegørelser, at være en mulighed. Hvorfor skal den etableres i den modsatte side af Aalborg end hvor der er brug for den? Langt de fleste trafikanter, som krydser fjorden fra nord til syd har ærinde i den østlige del af Aalborg, og langt de fleste af de trafikanter som krydser fjorden fra syd til nord har ærinde i den østlige del af Vendsyssel.

Hvorfor har man ikke undersøgt forslaget om en forlængelse af Tranholmvej, over fjorden, og op til E45? Vi kan ikke se, at dette alternativ er gennemregnet og analyseret med samme grundighed som de andre projekter, f.eks. med LTM beregninger og samfundsøkonomiske analyser. Hvis det f.eks. blev anlagt som en motortrafikvej, eller alene motorvej fra Tranholmvej mod nord, så ville det være billigere end de andre alternativer. Og fordi det ligger tæt på den eksisterende limfjordstunnel må det da give en vis aflastning af tunellen. Det ville også løse problemerne med store transporter, der kunne køre den vej.

Hvorfor et det kendte projekt, med et enkelt ekstra tunnelrør ved E45 ikke medtaget i opdateringen?

Fejl og mangler, og lidt historie:

Helt overordnet finder vi ikke, at Miljøkonsekvensrapporten er fyldestgørende, da alt for meget er udsat til senere, og da der er alt for mange åbenlyse fejl og mangler. Derud over er der graverende mangler i væsentlighedsvurdering af konsekvenserne på udpegningsgrundlaget for N15, H15 og F1, og i vurderingerne vedr. strandtudserne.

Vores næste del af høringssvaret omhandler derfor nogle af de fejl og mangler, vi har opdaget i VVM redegørelsen, og Miljøkonsekvensrapporten:

Først lidt historie:

Men først, vil vi erindre om, at de to tidligere VVM redegørelser, fra hhv. 2003, og 2006, blev kasseret af hhv. Naturklagenævnet, og Skov og Naturstyrelsen.

I begge tilfælde fordi der ikke kunne opstilles sikre afværgeforanstaltninger for en række arter og naturtyper, og fordi undersøgelserne af flora fauna og naturtyper var mangelfuld. Og fordi de foreslåede afværgeforanstaltninger slet ikke var tilstrækkelige.

Helt tilbage i 1996, i et notat fra Skov og Naturstyrelsen (J.nr. SN 143/14-0010), kan man se, at man allerede på det tidspunkt var bekendt store de naturmæssige problemer med at gennemføre en forbindelse over Egholm.

Men så skete der noget:

VVM redegørelsen fra 2011, som der, i 2021 blev udført en opdatering af, er såmænd også fuld af fejl og mangler, men siden amternes nedlæggelse, har der jo ikke været er reel objektiv og uvildig instans, man kan klage til.

Siden 2006, har det jo været sådan, at Vejdirektoratet står for både udfærdigelse af VVM-redegørelsen, og tager sig af at svare på de klager, fra borgerne, som indløber i høringsperioden. Det siger sig selv, at det er uhyre vanskeligt, at opnå indrømmelser af fejl og mangler fra vejdirektoratets side, over et arbejde som vejdirektoratet selv har udført, og i øvrigt modtaget et tocifret millionbeløb for at udføre.

Når vi gennemgår de afværgeforanstaltninger, som er med i opdateringen, og VVM-redegørelsen fra 2011, så er de stadig på ingen måde tilstrækkelige. Og alt for mange steder i opdatering og VVM, kan man se, at der er mange forhold, som man ikke har klarhed over, men som man lover der vil blive taget hånd om i anlægsfasen. Og i andre tilfælde faktisk først i driftsfasen.

F.eks. håndteringen af sediment fra fjorden, håndtering af Asbestholdigt affald, afværgeforanstaltninger for en del naturtyper, en masse dyre og plante arter, ikke mindst bilag 4 arter, rødlistearter, og naturtyper, beskyttet af diverse konventioner, som Danmark har tiltrådt. F.eks. Ramsar konventionen.

Det er slet ikke tilstrækkeligt. Det er helt klart et krav, at der er styr på alle tænkelige situationer inden man vedtager en anlægslov for så store et projekt som en 3. Limfjordsforbindelse.

Fejl og mangler:

Strandtudser og andre padder.

Samt afvanding af Egholm ved oversvømmelser.

Projektet:

Anlæg af motorvejen over Egholm:

Der står bl.a. i VVM materialet, at der skal anlægges en trykpude, af jord, tværs over Egholm..

Denne trykpude skal ligge et stykke tid. Måske et par år? For at trykke jordbunden sammen, så den kan holde til et vejanlæg..

Hvordan vil man sikre optimal og afbalanceret afvandingen af Egholm, mens trykpuden ligger tværs over øen?

Hvordan vil man sikre at der ikke dræbes beskyttede arter, herunder bilag 4 arter, mens der køres materiale til trykpuden over på Egholm?

Kan det sikres, at ingen mennesker og dyr, belastes af støj over de 58 DB, under anlægsarbejdet?

Der er jo ikke anvist nogen form for restriktioner på kørslen!? Må man køre året rundt? Må man køre døgnet rundt? Og vi ser ingen planer om hvordan man vil sikre, at mennesker, dyr, planter og naturtyper holdes skadesløse mens der anlægges trykpude?

Grundvandsstand og oversvømmelser og afvanding?:

Der står ikke nogen steder hvordan man, i mens denne trykpude ligger tværs over øens to største afvandingskanaler, sikrer afvandingen af øen. Denne afvanding er jo bydende nødvendig for at der kan drives landbrug på øen, og den hindrer også til dels oversvømmelser, som kan være til skade for beboerne, turisterne, og ikke mindst øens flora og fauna (herunder bilag 4 arter, og rødlistearter).

Afklaring mangler. Afvanding:

Et af vores medlemmer har telefonisk fået det svar fra Vejdirektoratet, at det vil man da helt sikkert få styr på!? - MEN.. Hvorfor er der ikke styr på det inden man sender en anlægslov til behandling i folketinget??

Hvordan sikres afvandingen efter, og under, etablering af den dæmning, som motorvejen skal ligge på?

Det forekommer at være en grov mangel, når der ikke er taget hensyn til Egholms afvanding, i anlægsfasen, i projektet. Der mangler også i vores optik, de fornødne afværgeforanstaltninger!

Hvordan vil man sikre, at flora, fauna, og landbrugsjord, ikke skades permanent ved evt. oversvømmelser?

Strengt beskyttede dyr.

Egholms store bestand af sjældne og strengt beskyttede padder, som f.eks. Strandtudse, Spidssnudet frø, Løgfrø, Stor og Lille vandsalamander, m.fl. vil have betydelig risiko for at uddø på øen hvis ikke afvandingssystemet fungerer korrekt, som nu.

Gul Engmyre kan næppe overleve på Egholm, hvis der ikke sikres en ordentlig afvanding af øen, da de ikke holder til at deres tuer er oversvømmet i længere tid. Der holdes, den dag i dag, et fornuftigt forhold mellem afvanding, og bevarelse af vådområder, således at flora og fauna har bedst mulige betingelser på øen.

Hvordan kan det med 100 % sikkerhed garanteres, at et motorvejsprojekt over Egholm ikke får negative konsekvenser for strengt beskyttede arter, og naturtyper?

Når dæmningen er anlagt?:

Det er, som vi ser det, en grov mangel, at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til øens afvanding i projektet i driftsfasen.

Oversvømmelser på Egholm, som der helt afgjort kommer flere og flere af i fremtiden, er der heller ikke truffet de fornødne afværgeforanstaltninger for i projektet. Der er nævnt, at vejen skal ligge på en ca. 3 m høj dæmning, hvilket skulle sikre vejen mod oversvømmelser, men selve Egholm, er ikke sikret mod oversvømmelser.

Hvorfor er den ikke det?

Grøfter og kanaler har stor betydning!

Det er jo sådan i dag, at kanalerne er en stor hjælp når vand fra oversvømmelser (hvad enten de skyldes stormflod, tøbrud, eller nedbør), skal ledes ud i fjorden igen. Med en spærring eller bare delvis spærring, af kanalsystemet, bliver det vanskeligt, at få vandet fra øen igen, og den skade, som saltvand forårsager på landbrugsjorden, samt flora og fauna, herunder bilag 4 arter, og rødlistearter, forøges kraftigt.

Hvordan vil man sikre at flora, fauna, og landbrugsjord, ikke skades ved fremtidige oversvømmelser?

Strengt beskyttede dyr, og planter, kan komme i klemme:

Der står heller ikke noget om hvordan afvandingen sikres efter etablering af den dæmning, som motorvejen skal ligge på, så det er en grov mangel, at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til øens afvanding i projektet.

Vi frygter ikke mindst, at Strandtudsebestanden, bestanden af Gule engmyrer, og mange andre plante og dyrearter, samt naturtyper, vil blive udsat for et voldsomt pres hvis der står vand på Egholm i længere tid.

Hvordan kan det med 100 % sikkerhed garanteres, at et motorvejsprojekt over Egholm ikke får negative konsekvenser for strengt beskyttede arter, og naturtyper?

Mere om padder og den slags:

Nu vi er ved Strandtudserne, og de andre bilag 4 arter, så savner vi faktisk en mere detaljeret beskrivelse af f.eks. Spidssnudet frø, i VVM opdateringen. Det var jo sådan at vi tilbage i 2006, under feltundersøgelser, nærmest vadede rundt i yngel fra Spidssnudet frø, på en eng på Egholms sydkyst. I øvrigt mens vi eftersøgte Ensianarter.

Beskyttelse af bilag 4 arter?:

Man beskriver, at der under anlægsarbejdet, skal indfanges Strandtudser i nærheden af projektområdet, og at de skal fanges i spandfælder med 30 m mellemrum. Det bliver da en del spande, man skal bruge på den knap. 2 km lange strækning, som udgør linjeføringen tværs over Egholm. Der står jo også, at der vil ske en blivende beskadigelse af nogle de steder som Strandtudserne i dag bruger som ynglested, og som levested. Der står i en tidligere VVM redegørelse, at drab af Strandtudser under anlægsarbejdet ikke kan undgås.

Om Strandtudse står der i habitatdirektivets artikel 12:

Medlemslandene træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for dyrearter, der er nævnt i bilag 4 litra a) med forbud mod:

a) **Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.**
b) **Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.**
c) **Forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen**
d) **Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.**

Den måde, som Vejdirektoratet angiver at ville etablere en motorvej tværs gennem Strandtudsernes leve og yngleområder. Er 100 % i strid med teksten på Naturstyrelsens hjemmeside. Vi forstår, at de regler, som Danmarks naturfredningsforening, og Naturstyrelsen har angivet på sin hjemmeside, er helt i tråd med de regler, som fremgår af EU habitatdirektivet, og bl.a. Bernkonventionen, som Danmark har tiltrådt, og som Strandtudsen er beskyttet af.

Vores opfattelse er, at hvis der man nogen måde skal kunne fraviges førnævnte bestemmelser, skal det ske efter artikel 16, hvor der står:

1. Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan medlemsstaterne fravige bestemmelserne i artikel 12,

Det skal med andre ord kunne bevises, at der ikke er andre muligheder for at lave et eller andet projekt, som f.eks. en vej, andre steder..

I tilfældet 3. Limfjordsforbindelse, kan den laves både miljø og naturmæssigt bedre, meget billigere, og ikke mindst med en bedre trafikafvikling, i den østlige del af Aalborg.

Ulovligt:

Egholms venner nedlægger derfor påstand om, at en forbindelse over Egholm, vil være ulovlig.. Den er i strid med en række love, direktiver, og konventioner, som Danmark har tiltrådt. Det være sig Naturbeskyttelsesloven, Habitatdirektivet, Fuglebeskyttelsesdirektivet, Bernkonventionen, Bonn konventionen, Ramsarkonventionen.

Det kan ikke have været ukendt for Vejdirektoratet, at der vil være store lovgivningsmæssige udfordringer ved at etablere en forbindelse netop i Egholmlinjen, da der jo står i lovforslaget, at de beskyttede arter er særligt knyttet til de eksisterende naturområder omkring Østerådalen, på Egholm, og langs Limfjordens kyster. Altså lige i linjeføringen!

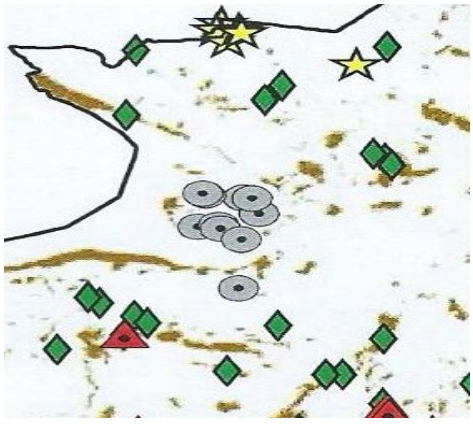
Derfor er det vores påstand at folketinget ikke har beføjelser til at vedtage en anlægslov for en motorvej over Egholm..

Utilstrækkelige afværgeforanstaltninger:

Af afværgeforanstaltninger for strandtudse er det beskrevet, at der skal anlægges erstatningsvandhuller/områder, langs motorvejen, både på Egholm og i Mølholm. (se miljøkonsekvensrapporten).

Med andre ord, vil man anlægge vandhuller i det område, som har størst mulig risiko for at forurenes af skidt og møg fra motorvejen. Man vil anlægge erstatningsvandhuller helt tæt på motorvejen, selv om det er elementær viden, at nogle af de fugle, som er kendt for at æde Strandtudser, og andre padder, nemlig Krager, og Måger, er fugle, som gennem tiden har tilpasset sig et liv langs motorvejene, fordi, der her er nemt at finde føde i form af bl.a. trafikdræbte dyr, af forskellige arter.

Men det mest tåbelige ved at anlægge vandhuller i tæt afstand til en motorvej, er jo at støjen er så voldsom, som den er. Og at den er der hele døgnet.



Her over er Aalborg kommunes kort over udbredelsen af Strandtudser. Som det ses, er Egholm det sted i kommunen, hvor der er dokumenteret langt flest Strandtudser (de grå prikker).

Støj er bestandens største fjende:

Egholms Venner har tidligere gjort Vejdirektoratet opmærksom på, at det vil være umuligt for Strandtudsehunnerne at høre når Strandtudsehannerne kvækker, hvis der er støj fra en vej i nærheden af dem. Vejdirektoratet, har selv besvaret et spørgsmål på om hvorvidt det kan være mere besværligt for en Strandtudsehun at høre en Strandtudsehan, hvis der er støj, med det svar, at det vil være mere besværligt at høre en han, når der er støj fra en vej, end når der ikke er støj.

Her er lige spørgsmål og svar: ***Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at høre en Strandtudse-han kvække, hvis hannen befinder sig i et vandhul, som ligger tæt op ad en trafikeret vej, end hvis vandhullet ligger langt fra en trafikeret vej? Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at bevæge sig hen til en kvækkende Strandtudsehan, hvis det kræver at hun skal krydse en trafikeret vej?***

Vejdirektoratets bemærkninger: "Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt. Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces.

Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj. Det er uvist om hanner af strandtudse og af spidssnudet frø reagerer på lignende vis, og er i stand til at tilpasse deres kald alt efter baggrundsstøj. Citat slut.

Støj fra en motorvej vil være til stede stort set hele døgnet. Vejdirektoratet fortæller helt åbent at dette forhold overhovedet ikke er tilstrækkeligt undersøgt!? Igen en graverende fejl og mangel, at man drager konklusioner, og opstiller såkaldte afværgeforanstaltninger uden at kende nok til dyrenes adfærd. Det var jo netop sådanne fejl og mangler, som i sin tid var årsag til at VVM redegørelsen fra 2003 og 2006 blev kasseret.

VI ved fra, egne observationer (og vi bor altså "dør om hule" med Strandtudserne), samt fra artikler skrevet af folk med kendskab til padders adfærd, at Strandtudsehanner ikke vil kvække i nærheden af en støjende vej (se Egholms venners tidligere klager, som er medsendt som bilag). Det oplever vi mange gange hvert forår, når der ellers er "bryllupssæson" for padder.. Bare der køre en traktor i marken, selv flere hundrede meter fra hantudsen, så gider han ikke ulejlige sig med at kvække, fordi han godt ved, at hunnen ikke kan høre ham. Vi har på et tidspunkt fået forklaret, at Strandtudserne ikke kvækker, hvis der blæser helt ned til 4 sek./m, fordi det larmer for meget til at hunnerne kan høre ham, og på trods af at Strandtudserne jo ellers er kendt for at kvække meget højt, så er det altså ikke meget der skal til for at de opgiver at kalde på hunnerne. Det burde være elementær viden for Vejdirektoratets folk.

Derfor forekommer det også som en handling mod bedre vidende, at man vil anlægge erstatningsvandhuller klods op ad motorvejen.

Vi finder det i øvrigt kritisabelt, at Vejdirektoratet lægger til grund at Strandtudse er en pionerart, når det er velkendt, at navnlig hanner absolut ikke er udprægede pionerer, men det modsatte. Når de en gang har ynglet i et vandhul, er det meget svært at få dem til at yngle et andet sted.

Dyreforsøg:

Vi bemærker at det er beskrevet, at det skal påses om de opstillede afværgeforanstaltninger for Strandtudser virker efter hensigten.. Og hvis det så viser sig at de ikke virker (og det er altså vores påstand at de ikke gør), så skal der laver nogle andre afværgeforanstaltninger??

Hvilke?? Og Hvor?

Det kan kun tolkes, som om Vejdirektoratet, ikke har fornødent styr på hvad de laver!! Det er groft sagt et dyreforsøg man har gang i! Og som man ikke kender konsekvensen af. Man kan altså meget nemt risikere, at man laver uoprettelig skade på dyrenes leveforhold, og derved slet ikke sikre den økologiske funktionalitet, som jo ellers er en ufravigelig betingelse for at lave noget som helst i paddernes leveområder.

Lufthavnens veto:

Hvis/når det viser sig, at afværgeforanstaltninger i form af vandhuller tæt på motorvejen, som vist i Miljøkonsekvensrapporten, ikke virker, kan man forestille sig at Vejdirektoratet vil foreslå, at der laves nogle nye længere væk fra motorvejen. En gammel, godt nok kasseret, VVM skriver da også 300 400 m fra vejen. Men her skal vi lige have med i ligningen, at Aalborg lufthavn, har vetoret i forhold til at der kan etableres vådområder i en afstand af 5 km fra landingsbanen. Lodsejere på Egholm er tidligere blevet gjort bekendt med, at denne vetoret vil blive håndhævet, hvis der ansøges om at lave vådområder på Egholm. Og så begynder det jo at blive noget besværligt at lave erstatningsvandhuller.

Det 17 ha nye område:

Vi forstår at et område, som man vil anlægge på Egholms sydside, skal gøre det ud for erstatningsnatur, for den natur man ødelægger med motorvejen, og man har fra Vejdirektoratets side skrevet, at den type natur er let at erstatte, men der står i en ældre indsigelse, mod en tidligere VVM, fra Skov og naturstyrelsen, at netop den omtalte natur af den givne beskaffenhed er svær at erstatte…

Hvem skal man tro på? En uvildig instans, eller medlemmer af Dansk vejforening og Aalborg Alliancen?

Faunapassager:

Vi har bemærket at der skal laves et antal faunapassager under motorvejsdæmningen på Egholm. Vi kan se, at disse passager også er tiltænkt Strandtudser og andre padder at benytte (sammen med Odder, der med stor fornøjelse æder padder). Vi kan forstå, at det er tanken, at der fortsat skal være Strandtudser på begge sider af motorvejen.. Men hvis ikke man kan garantere, at Strandtudserne vil benytte de fremsatte muligheder for at krydse vejen, så mister man jo muligheden for at sikre den nødvendige udveksling mellem bestandene. Mon det er sådan, at Vejdirektoratet kan fremvise dokumentation for at f.eks. faunapassager har virket som spredningskorridorer for padder?

Ikke meget dokumentation men:

Vi kan se at der tidligere har været foretaget undersøgelser af i hvilket omfang faunapassager i Vendsyssel er blevet benyttet, og kan se, at Padder slet ikke indgår i undersøgelserne! Af de før nævnte undersøgelser af faunapassager, fremgår det i øvrigt, at de ikke ret ofte har den ønskede effekt, men at der går lang tid før dyrene vænner sig til at bruge dem. Og at hvis der er menneskelig aktivitet i nærheden af dem, så fortrækker dyrene.

På Egholm, er der en meget stor bestand af Rådyr, Harer, Ræve, mv. som er vant til at bevæge sig frit rundt over hele øen. Hvis der bliver anlagt en motorvej over Egholm, skal man forvente adskillige påkørsler af Rådyr, Harer, Ræve, Odder, Måre, Lækatte, og de forskellige gnavere, som er vant til at kunne bevæge sig uhindret rundt på øen. For de vil da ikke bare sådan frivilligt gå gennem et tilfældigt cementrør, som går under Motorvejen. De vil da prøve a gå over!

På samme måde, tør vi godt vove den påstand, at skal en hun strandtudse vælge om hun vil krydse en motorvej, hvad enten det er tværs over, eller under, i gennem et cementrør, for finde en partner, så prøver hun givetvis om der er andre muligheder, som f.eks. at finde en han på den side af motorvejen hvor hun befinder sig. Dermed vil den nødvendige udveksling mellem bestandene, på hver side af vejen, blive meget begrænset.

Adgangsforhold i Nørredybet:

Vi forventer at materiale til trykpude skal fragtes over en midlertidig bro mellem Egholm og Lindholm?

Der er beskrevet at denne bro får en højde på 2 m over dagligt vande. Hvilken betydning får det for dyrelivet i fjorden? Ingen betydelige konsekvenser vurderer Vejdirektoratet. Men hvordan ved de det?

Har man tidligere anlagt en bro, over et farvand, som benyttes af Sæler, Marsvin, Stavsild, Tykløbet multe, Havørreder, Hornfisk, osv osv.?

Har støj fra anlæg og drift ingen betydning? Har skyggeeffekten ingen betydning?

Der er i VVM-redegørelsen ikke, som vi ser det, nævnt eksempler på, at man kan lave en skyggende, larmende og uro- plaget konstruktion, over et vandløb, som ikke tidligere har været udsat for skygge og uro og larm, uden at det får negative konsekvenser for de beskyttede arter og naturtyper.

Hvilke konsekvenser får broen for brugere af fjorden? Hvilke konsekvenser får den for dyrelivet på, og i fjorden?

Flere fiske arter, dyre-arter, som aldrig tidligere har været udsat for larm, uro, og spærringer af deres område, bliver nu voldsomt belastet af et teknisk anlæg. Kan Vejdirektoratet garantere, at ingen beskyttede arter, og naturtyper, bliver belastet moderat eller væsentligt af etableringen, og brugen af en midlertidig bro over Nørre-dybet?

Fuglebeskyttelse. (IBA= important bird area).

Vigtigt Fugleområde:

Vi har tidligere gjort opmærksom på, at det område (se kortet her under), hvor motorvejen tænkes placeret er udlagt som IBA område, af DOf-Birdlife. Det blev udlagt i 2014. Det normale inden for EU er, at nationalt udpegede IBA områder automatisk, ved næstkommende revision af Natura 2000 områderne, indlemmes i disse områder. Men vi undrer os over, at Vejdirektoratet ikke på nogen måde, tager hensyn til at fagkundskaben for længst har gjort opmærksom på områdets værdi for sjældne og truede fuglearter. I stedet koncentrerer man sig om, at skrive en masse om, hvordan man vurderer, at der ikke sker så forfærdelig meget negativt inde i det eksisterende Natura 2000 område.

Her under kortet, som viser IBA området. Den sorte streg, viser den nuværende øst-grænse af Fuglebeskyttelsesområde nr. 1. (Se i øvrigt bilag 1.).

Egholms venner, og flere privatpersoner på Egholm, som kender til fuglenes adfærd, i området, har flere gange bedt om at få det udvidet, men selv om det indrømmes, at det er dokumenteret med både foto, video, og indberetninger til DOFbasen, at der gennem mange år, jævnligt og i betydeligt antal, har befundet sig Lysbugede knortegæs, i IBA-området, så nægter Miljøstyrelsen stadig at udvide området. Vi kan ikke fravige tanken om at det er på grund af planerne om en Egholm motorvej, at Fuglebeskyttelsesområdet ikke er udvidet.

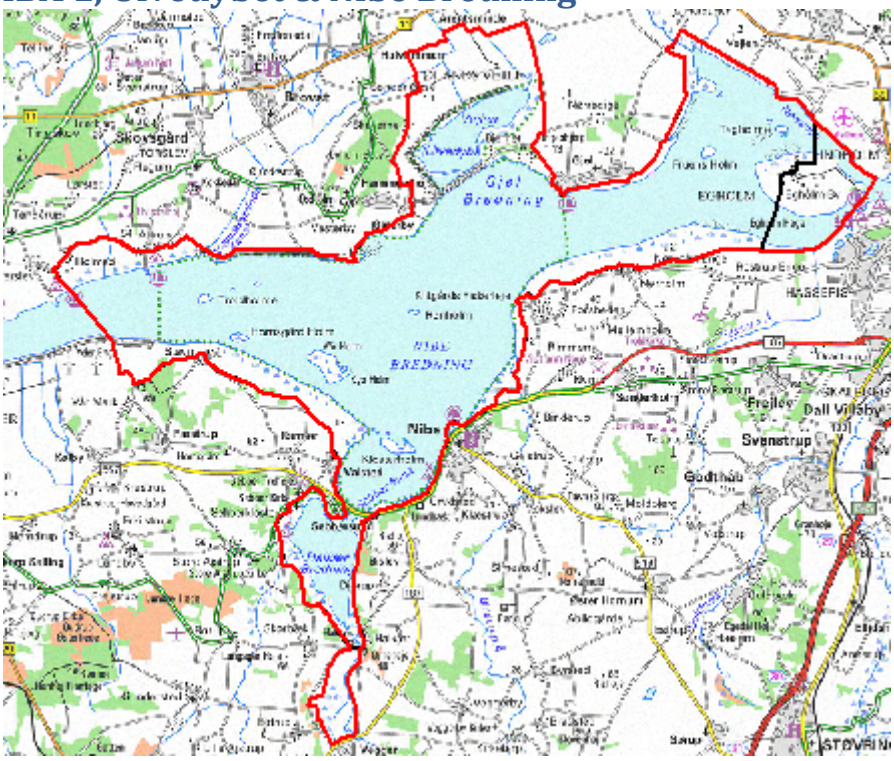
Vi finder det helt utilstedeligt, at en politisk lokumsaftale, skal hindre en beskyttelse af Danmarks ansvarsart nr. 1. Som bilag 2. medsendes en artikel af Professor Peter Pagh, om reglerne for udpegning af Fuglebeskyttelsesområder.

Her et lille uddrag fra artiklen:

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at udpegning og afgrænsning af disse områder alene skal baseres på ornitologiske kriterier, mens det er ulovligt at inddrage samfundsøkonomiske, rekreative eller privatøkonomiske hensyn ved udpegningen. Til forskel fra EU-habitatområder er udpegningen af nye områder dynamisk. Såfremt de beskyttede fugle vælger et nyt område, vil det derfor være nødvendigt at udlægge et nyt SBO. Når et område er udpeget, indtræder der en vidtgående beskyttelse af området som levested på linje med den beskyttelse, der gælder for EU-habitatområder efter EU's habitatdirektiv.

Citat slut.

IBA 1, Ulvedybet & Nibe Bredning



DOF's forslag til ændringer af lokalitetens afgrænsning

EU-fuglebeskyttelsesområdet bør udvides dels mod syd med den nedre del af Halkær Ådal, hvor der i 2005 blev etableret en sø med tilliggende eng/vådområde (A. Steen-Hansen, pers. medd. 2004), dels mod øst med Egholm og omgivende farvand, da ålegræsforekomsterne omkring Egholm har bredt sig og de lysbugede knortegæs i stort omfang bruger disse områder (T. Kjeldsen, DN Nordjylland, pers. medd. 2014). **- Hele forslaget er medsendt som bilag 1.**

Støj og fugle:

Vi har tidligere spurgt om ikke støj fra en motorvej, vil forstyrre de Lysbugede knortegæs, når de kommunikerer med hinanden. Vi fik det svar, at det er undersøgt i Tyskland, at det ikke giver de store problemer.. Men der er jo ikke Lysbugede knortegæs i Tyskland!? Så vi spurgte om hvordan man så seriøst kunne lave sådan en undersøgelse i Tyskland? Svaret var, at det var en anden slags gæs men havde undersøgt, men at det vurderedes at være det samme for alle slags gæs.. Her er vi på ingen måde enige og har da heller aldrig fået dokumentation for at Lysbugede knortegæs, vil trives lige så godt ved siden af en motorvej, som de gør langt væk fra en motorvej?

Fly fugl flyv. Og æd luft imens vi bygger!

Vi har bemærket at der i VVM redegørelsen er beskrevet, at etablering af en motorvej vil fordrive fugle, fra projektområdet, til andre områder. Men at de, på nær Klyde, som forventes helt at forsvinde fra området, vil genindvandre efter nogen tid. Men det er jo ikke i orden, ikke mindst i forhold til en

udpegningsart, som Lysbuget knortegås, som jo betragtes som Danmarks vigtigste trækfugl? Nej de Lysbugede knortegæs, har valgt at de vil være ved Egholm, fordi der er mad, og fordi der er fred og ro. En ø har den fantastiske egenskab for en fugl, som laver af bundplanter, og bladtag på det lave vand, at der altid er et sted med fred og ro til at æde. - Fuglene har for længst fundet ud af, at det er nemmere at finde føde, fra roligt vand end fra uroligt vand. - Vi vil i øvrigt gerne vide om det er rigtigt, at en beskyttet art som Skestork, og som ofte befinder sig i Nørredybet, slet ikke er nævnt denne VVM-rapport?

Eller har vi ikke set ordentligt efter?

Skestork og Gråand, har hver sin måde at finde føde på. Foto er fra "Mudderet".

Ålegræs skal bevares, ja, men..

Vi kan se at udgravningen i Sønderdybet er planlagt til at foregå om vinteren, for ikke at ødelægge ålegræsset, som Lysbugede knortegæs er så afhængige af. Men det er jo så netop i vinterhalvåret, at de Lysbugede knortegæs befinder sig i Danmark, og i betydeligt antal ved Egholm, og Nørreholm, hvor der skal graves, og sejles med pramme. Vi kan helt sikkert forvente, at fuglene vil blive voldsomt forstyrret, af dette arbejde, og deres muligheder for at finde føde, vil være begrænsede. De er henvist til at søge andre steder, men det er da ikke foreneligt med de konventioner og direktiver, som Danmark har tiltrådt, at fordrive Danmarks ansvarsart nr. 1 fra sine foretrukne raste og fourageringsområder. Er det vel?

Egholms venners påstand er, at det ikke er tilstrækkelig afværgeforanstaltning, at der graves i vinterhalvåret, da man derved fordriver fuglene i den periode de er i Danmark, og fordi sedimentspild fra udgravningen, stadig vil kunne påvirke vandflora, også inde i Natura 2000 området, i flere år efter at der er gravet.

Det er nemt at flyde med strømmen.

Et godt eksempel, på hvor langt omkring sediment kan bevæge sig, er udgravningen i Nørredybet, tilbage i ca. 1967 - 1969, hvor man hvor man, sugede sediment op, stort set i den nuværende linjeføring, og spulede det ud på nordsiden af den daværende anløbsbro. Dette sediment, som man i øvrigt havde forsøgt at spærre inde i en, maritim "gård af fasliner/granris". beskadigede fjordens lavvandede områder i mange år efter. Og forureningen, ikke mindst stanken, fra det oppumpede mudder, kunne mærkes kraftigt langt op bag Egholm, og helt ud til Tagholmene, og hele vejen fra Statsbroen, og ned til Sommerhuskolonien Søholt.

Vi ser kun sporadiske vurderinger, som ikke er at betragte som sikker dokumentation, hvor man ikke mener at påvirkningen er væsentlig. Egholms venner mener ikke at det, i forhold til de strengt beskyttede arter og naturtyper, er tilstrækkeligt, at man vurderer noget som helst, uden der er dokumentation, for at gravearbejdet ikke vil påvirke væsentligt. Heller ikke i forhold til Natura 2000 området.

Naturtyper:

Angående opdateringen, og tidligere VVM fra 2011, mener vi, at der mangler en stillingtagen til bl.a. følgende marine naturtyper: 1110, Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand. 1140 Mudder og sandflader blottet ved ebbe. 1150 Kystlaguner og strandsøer.

Man har kun skrevet lidt om, at de naturtyper, som findes i området, og som vil blive påvirket i en eller anden grad, vil gendannes ret hurtigt.. Hvad betyder ret hurtigt? 10år? 20 år? Og i hvor kort/lang tid kan et område påvirkes uden at det har betydning?

Vandkvaliteten i Limfjorden. Ud over Asbestforureningen:

Egholms venner er meget bekymrede for, om Limfjorden, både tæt på, og langt fra udgravningsområderne, vil blive forurenet i lang tid.

Vi har ikke set nogen dokumentation for, at der ikke vil ske en forurening af fjorden, selv langt ind i det tilstødende NATURA 2000 område. Vi frygter at det spild, som uundgåeligt forekommer når der graves, vil føres med strømmen langt væk fra graveområdet. Vi har ikke tiltro til de beregninger, som Vejdirektoratet har lavet, for der er jo ingen der i virkeligheden kender til strømforholdene i Limfjorden. Hastigheden bliver ikke målt nogen steder, og mængden af vand der løber den ene eller den anden vej om Egholm kendes ikke. Derudover må man forvente at vandgennemstrømningen vil blive kraftigere i takt med at vandstanden i verdenshavene stiger.

Vi noterer os dog, at man i opdateringen er opmærksom på, at der vil være betydelige problemer med forurening i form af sediment spild, med alt hvad det muligvis indeholder??, som følge af udgravningen til tunnelen i Sønderdybet. Sediment, som kan skygge for vandplanter, samt sætte sig på vandplanter, så

de ødelægges. Skyggeeffekten forventes at strække sig over flere år. Og betyder at dybden hvor der gror vandplanter minimeres.

VI kan se i VVM opdateringen, at man forventer, at kunne mindske spild af sediment ved at bruge grab (i en tidligere VVM kaldte man den sågar: Miljøgrab), til arbejdet med at fjerne det, men indrømmer, at der bliver spild. I den forbindelse efterlyser vi en beskrivelse af en 100 % sikker metode til at fjerne det før omtalte sediment. Vi forstår, det skal fragtes i pramme, fra udgravningen, til Rærup, hvor det skal deponeres. Vi ser ingen sikre beskrivelser af hvordan man kan udføre denne pålæsning, transport, og aflæsning af materialet, uden spild? Vi ser ingen beskrivelse af hvordan man sikre at asbest ikke frigives efter deponering i Rærup? Det er måske derfor at Transportministeren også vil have lov at dispensere fra affaldshåndteringsloven?

ASBEST..

Vi forstår stadig, at gravearbejdet i Sønderdybet, skal foregå over 2 vintre, og bemærker, at Vejdirektoratet er klar over, at tidsrammen kan skride, i tilfælde af en isvinter. I den forbindelse skal vi henlede opmærksomheden på, at der i ca. 11 år, lå et depot med store mængder asbestholdigt affald i Mølholm, langt ud i Limfjorden. Fotos fra nyere tid viser, at meget af dette materiale, nu er spredt lang uden for hvor det i sin tid blev læsset af. Fotos viser kun stykker af eternitplader, men der blev også aflæsset en masse støvholdigt affald, som også indeholdt asbest, og som uden tvivl er spredt ud over et enormt område i Limfjorden. Vejdirektoratet har travlt med at fortælle, at strømmen i fjorden oftest er østgående, og at evt. asbeststøv derfor er drevet østpå, altså væk fra NATURA 2000 området, Det er også rigtigt, at strømen oftest er østgående, men det bortforklarer overhovedet ikke, at strømmen i de 11 år, adskillige gange har været vestgående. En anden ting er drivis, som vi der bor ved fjorden, kender ganske udmærket, og vi ved hvilke kræfter der slippes fri i fjorden, når isen driver af sted. Inde på det lave vand, som f.eks. området ved Mølholm, kan man ofte, efter en isvinter, se hvordan selv store kampesten, er blevet flyttet langt omkring af isen. Så der er ingen, ligesom i absolut ingen, tvivl om, at også store stykker af eternitplader, og store mængder af støv, er flyttet lange væk fra der, hvor det i sin tid blev læsset i fjorden. De er flyttet både øst og vest for deres oprindelige placering.

Vi er klar over at Aalborg Kommune ikke har meddelt Vejdirektoratet, at der gennem mange år, fra 1977 til 1983, blev kørt adskillige tusind tons asbestholdigt affald ud i et deponi, ret tæt på linjeføringen, og at dette deponi, som tidligere nævnt, lå ubeskyttet hen i fjorden gennem ca. 11 år.

Nu vil man så grave mere end 1 million m3 sediment væk fra området lige vest for depotet, men nægter at undersøge om der skulle være asbestfibre i materialet?? Hvorfor vil man ikke det? Man vil fragte materialet fra Mølholm/Egholm, i vest, og ud på østsiden af Aalborg, i pramme, uden at kunne give garanti, for, at der ikke spildes noget på vejen, og man vil deponere sedimentet i Rærup, uden at have sikkerhed for, at der ikke spredes asbestfibre, og andre skadelige stoffer, fra dette deponi?

PFOS.

Ikke nævnt i VVM redegørelsen, ikke nævnt i lovforslaget?:

I den seneste tid har vi hørt meget om farligheden af det skum, som går under navnet: PFOS, altså skum, som tidligere er blevet brugt til brandbekæmpelse, er yderst skadeligt og kræftfremkaldende.

Vi erfarer nu, at der er brugt store mængder PFOS, på Aalborg Lufthavn, meget tæt på Limfjorden, og især hæfter vi os ved, at det er kommet frem, at der er trængt store mængder af dette stof ud i Limfjorden, fra en grøft, på Aalborg Lufthavn. Dette stof, er utvivlsomt nu ført med strømmen, fra Ryå, samt det vand, som løber nord om Egholm, og ned gennem Nørre-dybet. I hvor stor udstrækning dette materiale, er blevet fortyndet på sin rejse, ved vi ikke, men vi har fået oplyst, at der ved "Tyskerdæmningen," er målt 20 gange den tilladte værdi. Er det evt. noget vejdirektoratet/Folketinget er gjort bekendt med?

Kan Vejdirektoratet/Folketinget garantere, at arbejdet med en lavbro, og en midlertidig bro over Nørre-dybet, ikke udgør nogen som helst risiko for frigivelse af kræftfremkaldende stoffer, fra PFOS, til det omkringliggende miljø?

Andre skadelige stoffer:

Uddybning i Nørre-dybet af hensyn til vandgennemstrømningen:

I Nørre-dybet, er det beskrevet, at fjorden skal uddybes, sådan at en lavbro, med sine mange bropiller, ikke kommer til at påvirke vandgennemstrømningen.

Kan Vejdirektoratet/Folketinget, i øvrigt garantere, at der ikke frigives nogen form for skadelige stoffer, ved en sådan uddybning? TBT, Kviksølv, Asbest etc. etc.

Nørre-dybet har jo over et langt område, fra udløbet af Lindholm å, og nordpå, til "Verdens ende", altså lige i linjeføringen, i mange år været nærmeste nabo til en gammel fyldplads/lodseplads. Området var, som vi husker det, fra slutningen af 60erne, og op i 80erne en åben fyldplads, som var kendt, som et sted der hvor vognmænd *bare kunne komme af med alt!*

Hvis der ikke er smuttet ting og sager ud i Limfjorden i den årrække hvor opfyldningen/lodsepladsen var åben, vil det være et rent mirakel. Det er kendt viden i Aalborg kommune, at der har været en åben fyldplads i området i mange år, så det er en klar mangel, hvis Kommune ikke har gjort Vejdirektoratet opmærksom på forholdet. Det ville være helt på sin plads, at der var blevet taget prøver af bunden tæt på opfyldningen. Og en betydelig mangel i VVM undersøgelserne, hvis der ikke er taget bundprøver i linjeføringen i Nørre-dybet!

Hvordan skal uddybningen foretages?

Vil en uddybning have nogen form for konsekvens for dyrelivet i fjorden, som f.eks. fiskene, og ikke mindst de fugle, som lever af planter og dyp på det lave vand? Vil arter som Sæl og Skarv, samt diverse

dykænder, som er i området, have de samme betingelser for at finde føde i området under arbejdet med uddybningen? Og hvordan bliver deres levebetingelser efter uddybningen når vandstanden ændres?

Vil der ikke opstå ændringer i strømforholdene, når der uddybes, og når der etableres bropiller på tværs af Nørre-dybet? Vil der ikke blive en menneskeskabt ændring af levebetingelserne for fisk, og fugle, samt odder, når der etableres bropiller, og der uddybes i fjorden?

Vi har ikke tidligere vidst, at der skulle uddybes i Nørre-dybet, men været klar over at der skulle placeres bropiller.

Opfyldning i Sønderdybet:

Vi undrer os helt vildt over hvordan det hænger sammen, at man for at sikre vandgennemstrømningen i Nørre-dybet, i det nyeste materiale, beskriver, at man har planlagt en uddybning. Det er øvrigt ikke nærmere beskrevet i detaljer, hvordan denne uddybning skal laves? I samme forbindelse bemærker vi at man i en tidligere VVM rapport skrev nogenlunde følgende: *Hvis Egholmløsningen vælges, anbefales det at afværge mulige effekter, ind i Habitatområde 15, ved at undgå, at skabe strømningsblokering.* Vi forstår, at uddybningen ved en evt. kommende forbindelse over Nørre-dybet, skal ses som et forsøg på at mindske generne i habitatområde 15. (som stort set er identisk med Fuglebeskyttelsesområde nr. 1. og Ramsarområde 7.).

Samtidig med at man i Sønderdybet har planlagt, at lægge et areal på 17 ha til Egholm, og altså indsnævre Sønderdybet voldsomt, vel at mærke uden at der her forventes nogen form for begrænsning af vandgennemstrømningen? Og heller ikke nogen form for påvirkning ind i Habitatområde 15, Ramsarområde 7, og Fuglebeskyttelsesområde nr. 1??

Hvordan vil I forklare dette paradoks?

Inden I svarer, så prøv lige at se de gamle kort og Luftfotos over Limfjordens løb forbi Aalborg og Nørresundby. Så vil I se, at der er sket en indsnævring af fjorden (både i Sønderdybet og i Nørre-dybet) gennem årene, og samtidig er der sket en stigning af antallet af oversvømmelser i forbindelse med storme, som har presset vand gennem, den nu smallere rende ved Aalborg og Nørresundby. Mindre plads, sammen holdt med mere voldsomt vejr, betyder at mere vand skal presses i gennem på mindre plads. Desværre kan vand ikke komprimeres, så det betyder helt logisk flere oversvømmelser!!

Var man klogere i gamle dage?:

På side 174 i VVM redegørelsen fra 2006, kan man i øvrigt se, at man allerede dengang var klar over at man var på usikker grund, i forhold til at grave i fjordbunden. Der står følgende: *Såfremt de marine gravearbejder til en vestforbindelse af miljømæssige årsager ikke kan accepteres på det tidspunkt, hvor denne skal realiseres, kan fjordkrydsningen udføres som borede tunneler.* Citat slut. Nu er det absolut kke fordi vi på nogen måde anbefaler en vestlig forbindelse, men det er da paradoksalt, at man går efter at lave den mest miljø skadelige og livskvalitetsforringende forbindelse, man kan tænke sig. Teksten i VVM redegørelsen viser jo i øvrigt, med al ønskelig tydelighed, at de fagpersoner, som lavede

undersøgelserne, tilbage i 2006, allerede dengang var klar over, at det er en meget problematisk linjeføring, som politikerne havde udset sig.

Ny strandeng, eller kejserens nye klæder.

Og nu vi er ved de 17 ha, så er de, som vi har forstået det, indregnet i den erstatningsnatur, i form af strandeng, som man er forpligtet til at oprette, når man fjerner strandeng et andet sted. Men, som vi læsere en tidligere kassering af en VVM redegørelse, så påpeger Naturstyrelsen jo, at netop denne naturtype er svær at erstatte!? Har vejdirektoratet mulighed for at dokumentere hvordan dette nye område, vil genopstå, som værdifuld strandeng lige så hurtigt som andet natur er fjernet?

Vi hæfter os ved, at det område, som i daglig tale kaldes "Mudderet"og som ligger lige nord for Egholms gamle anløbsbro, var i omegnen af 30 år, om at gennemgå en ændring fra stinkende blæver, til bare nogenlunde brugbart område for dyr og mennesker.

Har Vejdirektoratet mulighed for at stille garanti for at det nye område i sønderdybet, bliver lige så værdifuldt for planter og dyr, som den natur man fjerner?

Vi savner at vejdirektoratet fremviser klokkeklar dokumentation for, at f.eks. Lysbuget knortegås, Skestork, som jo begge findes i projektområdet, har fået bedre vilkår af at der er etableret noget nyt strandeng, klods op ad en motorvej?

Vi savner at Vejdirektoratet fremviser klar dokumentation, for at fugle, pattedyr, og padder, har overtaget områder, med samme beliggenhed i forhold til en motorvej, som det vil blive tilfældet på Egholm?

Vi savner at Vejdirektoratet fremviser klar dokumentation for at et område med samme beliggenhed, som det nye område, ved tunnelporten på Egholm, har tiltrukket flere arter af fugle (f.eks. Lysbugede knortegæs), pattedyr(f.eks. Odder), og padder (f.eks. Spidssnudet frø og Strandtudse), end der er forsvundet?

Mener Vejdirektoratet/Folketinget, at der er ligegyldigt, om Lysbuget knortegås og Skestork, får dårligere levevilkår omkring Egholm hvis der etableres en motorvej over Egholm?

Mener Vejdirektoratet, at det er underordnet om Strandtudse får dårligere forhold på Egholm hvis der etableres en motorvej over øen?

Vandgennemstrømningen/sediment spredning.

Det har ikke været muligt for os, at finde ud af om der er nogen, der måler strømhastigheden, og mængden af vand, der løber i gennem Limfjorden. (Vi har læst os til, at der er lavet nogle målinger tilbage i 1977, men ved ikke hvor valide disse målinger anses for at være i dag). Har vi overset noget, eller er det også en alvorlig mangel, at man laver beregninger af hvor langt omkring sediment, og muligvis kræftfremkaldende stoffer, som Asbest, vil kunne spores? Og have en negativ virkning?

Lysbugede knortegæs, i Nørre-dybet, lige midt i linjeføringen.

Og her er en lille flok på ”Mudderet”.

Langstilket filtrose. Er rødlistet, og meget sjælden i Danmark. Muligvis findes den kun på Egholm.

Her findes den til gengæld på flere voksesteder, foreløbig vist nok kun, vest for linjeføringen, og den bliver bremset i sin mulighed for at spredes, til den østlige del af øen, på grund af en motorvejsdæmning tværs over øen, fordi dyr, som medvirker til spredningen, ikke får samme muligheder for at bevæge sig frit rundt på Egholm.

Roserne formerer sig nemlig bl.a. på den måde at et dyr, æder dens hyben et sted på øen, og senere afleverer sine affaldsstoffer, indeholdende de ikke fordøjelige frø, et andet sted på øen!

Frøene kan ikke bare sås andre steder. Den fremgangsmåde virker ikke.

Fremtidens transport, natur og menneskelig trivsel:

Egholms Venner har ikke selv udfærdiget specielt mange løsningsforslag på de trafikale udfordringer omkring Limfjorden. Men vi har ingen forståelse for, at nogen kan mene, at det er mere fornuftigt at lave en forbindelse som lukker Aalborg inde mellem to motorveje. Som skaber støjbelastning for en utrolig masse mennesker. Som ikke er optimal når det gælder afviklingen af trafikken, da den er foreslået anlagt i den modsatte side af byen, end hvor den største mængde trafik har brug for at krydse fjorden, både nu og i fremtiden. Vi har heller ingen forståelse for, at et stort set samlet folketing, som er gået til valg på at

mindske CO2 udslippet, og på at skabe mere natur, og biodiversitet, nu pludselig mønstre flertal for det stik modsatte.

Egholms Venner havde flere kommentarer til Lovforslaget, som f.eks. klima, trafik, støjgener, og meget andet, men tiden var for begrænset, til at vi kunne sende alt det materiale vi havde lyst til.

Vi har forstået, at mange andre har sendt høringssvar om disse emner. Det glæder os. Op vi giver vores opbakning.

Vi har medsendt 5 bilag, som vi anmoder om indgår i den videre behandling af lovforslaget.

Og for der ikke skal være nogen misforståelser, så er det sådan at:

Egholms Venner anbefaler, at Folketinget stemmer NEJ til lovforslaget om en anlægslov for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen Egholms Venner

V/Formand Henrik Mørch

Egholm 59 9000 Aalborg

Cvr: nr. 39554666

Bilag: 1. kort og tabeller vedr. IBA område

Bilag 2. Artikel vedr. udpegning af Fuglebeskyttelsesområde

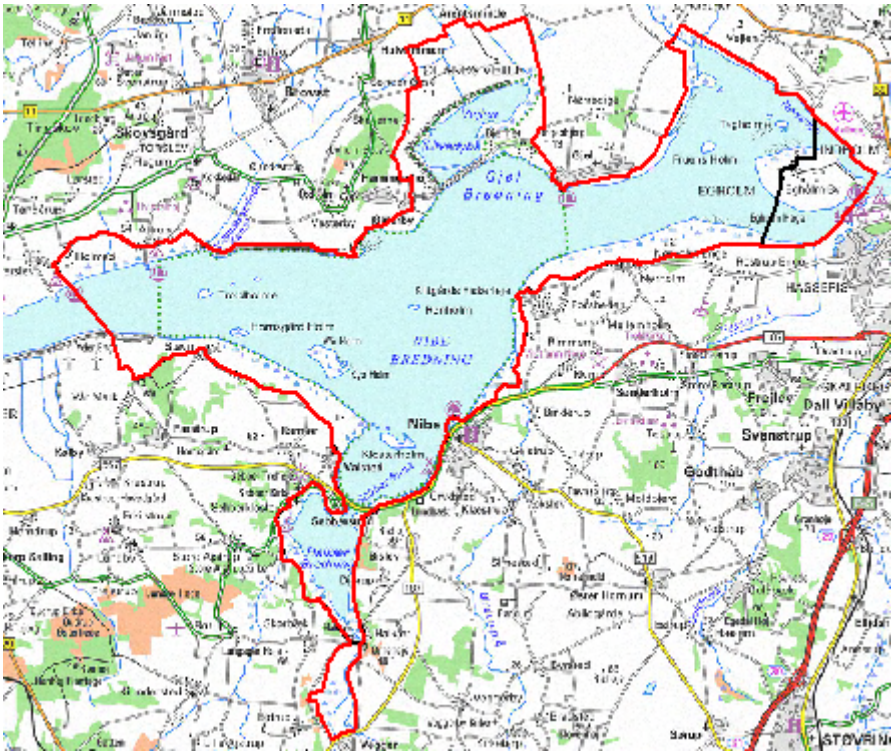
Bilag 3. Egholms venners indsigelse i mod VVM opdateringen fra april 2021

Bilag 4. Link til udpluk af Egholms venners høringssvar til VVM redegørelsen fra 2011, samt Vejdirektoratets forsøg på at besvare dem.

Bilag 5. Egholms Venners formål.

Bilag 1. kort og tabeller vedr. IBA område:

IBA 1, Ulvedybet & Nibe Bredning



***Kommune**: Aalborg, Jammerbugt, Rebild & Vesthimmerlands.*
***Areal**: 197,79 km²*
***Ejerforhold**: Naturstyrelsen; yngleøerne er dog ejet af ca. 100 private lodsejere.*
***Naturtyper**: Fjord inkl. inddæmmet fjordarm (67 %), eng & mose (16 %).*
***Beskyttelse**: 95 % er udpeget som Ramsarområde og EU-fuglebeskyttelsesområde (se kortet ovenfor). Ulvedybet og en række af de ubeboede øer i Nibe Bredning er i 1930 udlagt som reservat med adgangsforbud året rundt. En del af Nibe Bredning er i 1989 udlagt som reservat med særlig regulering af jagt og færdsel.*

DOF's forslag til ændringer af lokalitetens afgrænsning

EU-fuglebeskyttelsesområdet bør udvides dels mod syd med den nedre del af Halkær Ådal, hvor der i 2005 blev etableret en sø med tilliggende eng/vådområde (A. Steen-Hansen, pers. medd. 2004), dels mod øst med Egholm og omgivende farvand, da ålegræsforekomsterne omkring Egholm har bredt sig og de lysbugede knortegæs i stort omfang bruger disse områder (T. Kjeldsen, DN Nordjylland, pers. medd. 2014).

Ynglefugle

Nedenstående tabel sammenfatter bestandsudviklingen siden 1960 for lokalitetens vigtigste ynglefugle.

*Nøgletal (antal ynglepar) for ynglende fokusarter i IBA nr. 1 siden 1960'erne. I artsnavnene indicerer **kursiv** tilfredsstillende bestandsudvikling efter 2003 i forhold til før, mens **understregning** indicerer utilfredsstillende udvikling, baseret på* maksimumstallene*. Manglende markering af artsnavnet indicerer en udvikling der ikke kan bedømmes som hverken tilfredsstillende eller utilfredsstillende. Tankestreg (–) betyder ingen oplysninger.*

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpeg-ning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af antal ynglepar 1997-2002 (interval)	Median af antal ynglepar 2003-2008 (interval)	Median af antal ynglepar 2009-2012 (interval)
Skestork	EU 2005	3-11	11	0	0	0	1	5 (2-7)	20 (14-32)	34 (30-37)
Rørdrum	DOF 2014	Ikke relevant		0	-	-	-	1[1] (1-2)	2 (1-5)	1 (1-3)
Hedehøg	EU 2005	0-1	Ikke fastsat	0	0	0	0	0 (0-1)	0 (0-2)	0 (0-1)
Klyde	EU 1983, IBA 2000	100-150, 156	150	298	321	252	163	56 (5-213)	59[2] (45-167)	219[1]
Engryle	EU 2005	13	13	75	24	17	22	7 (1-10)	7 (3-9)	3 (2-3)
Brushane	EU 2005	11	11	20-100	25-47	78	11	0 (0-0)	1[2] (1-1)	0 (0-0)
Stormmåge	IBA 2000	5000	Ikke relevant	4080	4050	4370	6301	1662[2] (1052-2383)	1260[2] (600-1583)	448[1] (436-460)
Splitterne	EU 1983	20	20	481	157	261	22	4 (0-14)	4 (0-15)	0 (0-0)
Fjordterne	EU 2005	50	50	72	95	60	45	5[2] (5-6)	0[2] (0-1)	4 (4-6)

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpeg-ning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af antal ynglepar 1997-2002 (interval)	Median af antal ynglepar 2003-2008 (interval)	Median af antal ynglepar 2009-2012 (interval)
Havterne	EU 1983	150-180	180	482	466	489	325	151 (136-182)	103 (6-254)	33 (6-40)
Dværgterne	EU 1983	3	Ikke fastsat	19	10	0	0	0 (0-0)	0 (0-0)	0 (0-0)

Noter: [1]Kun data for 2 år. [2]Kun data for 3-4 år

Væsentlige fejlkilder

For rørdrum mangler data for 1978-2000, men det vurderes, at arten reelt kan have været fraværende. For klyde, brushane, stormmåge og fjordterne mangler data for 3-5 år af projektperioden, for stormmåge og fjordterne desuden for halvdelen af den forudgående periode.

Aktuel tilstand for ynglefugle

Klyde er registreret med højere maksimumstal før projektperioden end inden for denne, men da disse tal ligger helt tilbage før 1982, og da arten i og omkring projektperioden regelmæssigt har opfyldt måltallene, bedømmes lokalitetens tilstand for arten alligevel som tilfredsstillende.

Af de øvrige 10 fokusarter er kun tre inden for projektperioden registreret med maksimumstal mindst på højde med tidligere tiders maksimumstal og/eller med måltallene, og lokalitetens tilstand for de ynglende fokusarter bedømmes derfor samlet set som utilfredsstillende.

Ynglende fokusarter som DOF ønsker tilføjet kvalifikations- og/eller udpegningsgrundlaget:

- **Rørdrum**: Arten har i projektperioden regelmæssigt ynglet med mindst 1 % af landsbestanden på 200-300 par (Lange m.fl. 2002) og er således kvalificeret til optagelse på EU-udpegningsgrundlaget.

Rastefugle

Nedenstående tabel sammenfatter bestandsudviklingen siden 1960 for lokalitetens vigtigste rastefugle.

*Nøgletal (antal individer) for rastende fokusarter i IBA nr. 1 siden 1960'erne. I artsnavnene indicerer **kursiv** tilfredsstillende bestandsudvikling efter 2003 i forhold til før, mens **understregning** indicerer utilfredsstillende udvikling, baseret på* maksimumstallene. *Manglende markering af artsnavnet indicerer en udvikling der ikke kan bedømmes som hverken tilfredsstillende eller utilfredsstillende. Tankestreg (–) betyder ingen oplysninger.*

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpeg-ning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af maks. rastetal 1997-2002 (interval)	Median af maks.rastetal 2003-2008 (interval)	Median af maks. rastetal 2009-2012 (interval)
Knopsvane	**EU 1983**	**1500**	**1500**	600	1330	4000	8015	1784 (755-4000)	1518 (1194-2390)	1170 (779-1500)
Pibesvane	**IBA 2000, EU 2005**	**4320, 1500**	**1500**	80	350	1537	4320	526 (60-1500)	125 (40-216)	33[1] (18-307)
Sangsvane	**EU 1983, IBA 2000**	**1600, 4086**	**1600**	300	1600	4675	4617	2435 (2100-3789)	1928 (1460-2390)	1648[1] (651-2228)
Kortnæbbet gås	**EU 1983**	**450**	**450**	450	450	25	14	1050 (15-3000)	7180 (3000-9550)	9760[1] (6200-18¤820)
Grågås	**EU 1983**	**1000**	**1000**	300	1000	318	690	2334[2] (1037-2856)	2914 (2300-3689)	3625[1] (2450-5000)
Lysbuget knortegås	**EU 2005**	**2565**	**Ikke fastsat**	0	-	100	2565	2050 (1170-3200)	2336 (1438-4000)	3250 (3100-4000)
Pibeand	**EU 1983, IBA 2000**	**16¤000, 26¤650**	**16¤000**	5000	16¤000	21¤000	26¤550	11¤052 (6440-16¤000)	6773 (5800-10¤750)	4850 (2905-7000)
Krikand	**EU 1983**	**5000**	**5000**	2200	7100	5000	6000	2800 (1000-5500)	1694 (1600-6230)	2483[1] (570-6500)
Hvinand	**EU 1983**	**3500**	**3500**	2300	3500	2200	1500	2000 (1100-3000)	2626 (1100-3500)	795[1] (410-2073)
Toppet skallesluger	**EU 1983**	**1000**	**1000**	750	1700	2507	2500	796[2] (208-1407)	983 (349-4000)	345[1] (136-1150)

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpeg-ning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af maks. rastetal 1997-2002 (interval)	Median af maks.rastetal 2003-2008 (interval)	Median af maks. rastetal 2009-2012 (interval)
Blå kærhøg	**EU 2005**	**11**	**11**	5	11	10	8	4 (1-7)	4 (3-4)	3 (1-3)
Blishøne	**EU 1983**	**42¤000**	**42¤000**	20¤000 - 42¤000	12¤000	12¤300	10¤500	4000 (2300-7210)	3419 (1500-6000)	2561 (1530-4002)
Hjejle	**IBA 2000, EU 2005**	**14¤000, 20¤324**	**20¤300**	11¤000	18¤000	16¤700	20¤324	10¤000 (3500-13¤500)	7666 (4000-12¤453)	12¤124 (5600-20¤390)
Vandfugle generelt (minus måger)	**IBA 2000**	**20¤000**	**Ikke relevant**	+	+	+	+	-	-	+

Noter: I perioden 1983-2012 var også taffeland på EU-udpegningsgrundlaget, i perioden 1983-2005 tillige troldand og stor skallesluger. [1]Inkl. 2013(-14). [2]Gennemsnit 1998-2003 (DCE 2006).

Væsentlige fejlkilder

Manglende data for lysbuget knortegås i perioden 1978-1981, men det vurderes, at arten reelt kan have været fraværende.

Aktuel tilstand for rastefugle

Vandfugle generelt samt syv af de 13 fokusarter er inden for projektperioden registreret med maksimumstal mindst på højde med tidligere tiders maksimumstal og/eller med måltallene, men for de resterende seks fokusarter forholder det sig modsat, og lokalitetens tilstand for de rastende fokusarter bedømmes derfor samlet set som utilfredsstillende.

Aktuelle trusler

Ræv og mink truer de ynglende fokusarter. I yngletiden udgør endvidere færdsel på holmene en trussel mod fokusarterne. Skarverne i vildtreservatet bliver som følge af et ønske fra lodsejerne bekæmpet.

Udledning fra landbruget af næringsstoffer til Limfjorden forårsager iltsvind og deraf følgende dårlig vækst for områdets vandplanter.

Lokaliteten trues af den såkaldte tredje limfjordsforbindelse, der planlægges at krydse den østlige del af Egholm.

Engene nord for Ulvedybet gendrænes stadig, efterhånden som de gamle dræn bryder sammen. Engene henligger reelt i dag som kornmarker.

Tabellen nedenfor sammenfatter lokalitetens trusselsbillede.

Sammenfatning af trusselsbilledet for IBA nr. 1 efter BirdLife Internationals system.

Trussel	Tidshorisont 3=stigende, 2=stabil, 1=faldende, 0=ophørt	Omfang 3=ca. hele området, 2=ca. halvdelen, 1=mindre del, 0=intet	Betydning 3=for alle arter, 2=for ca. halvdelen, 1=for få arter, 0=for ingen arter	Total	Noter
Vandforurening	1	3	2	6	Næringsstoffer fra landbruget
Problematiske, hjemmehørende arter	2	2	2	6	Ræv
Invasive arter	2	2	2	6	Mink
Infrastruktur	3	1	1	5	3. limfjordsforbindelse
Vandstands-ændringer	2	1	1	4	Dræning
Totalt	-2				-

Blot én af truslerne scorer 8-9, bedømmes det totale trusselsbillede som -3 " meget alvorligt"

Blot én af truslerne scorer 6-7, bedømmes det totale trusselsbillede som -2 " alvorligt"

Blot én af truslerne scorer 3-5, bedømmes det totale trusselsbillede som -1 " mindre alvorligt"

Scorer truslerne tilsammen 0, bedømmes det totale trusselsbillede som 0 "ikke alvorligt"

Mest nødvendige tiltag

Forbedret vandkvalitet samt ræve- og minkbekæmpelse. Aalborg Kommune har udarbejdet et fint projekt for genopretning af Nørholm Enge med lukning af grøfter og etablering af store hegninger, men opnåede desværre ikke finansiering af det.

Tabellen nedenfor sammenfatter lokalitetens beskyttelsesniveau.

Sammenfatning af beskyttelsesniveauet for IBA nr. 1 efter BirdLife Internationals system.

Beskyttelse	Score	Noter
Formelle bestemmelser 3=ca. hele området, 2=ca. halvdelen, 1=mindre del, 0=intet	3	Natura 2000-plan og vandplan
Planlagt forvaltning 3=omfattende & tilstrækkelig, 2=forældet/utilstrækkelig, 1=påbegyndt, 0=ingen	1	Natura 2000-plan og vandplan
Praksis 3=tilstrækkelig & effektiv, 2=utilstrækkelig & ressourcebegrænset, 1=stærkt begrænset, 0=ingen	2	
Totalt	6	

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 8-9, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som " godt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 6-7, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som " middelgodt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 2-5, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "lavt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 0-1, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "intet"

Anvendte specifikke referencer

Andersen, O.B., 1974. Ulvedybet. En beskrivelse af en fuglelokalitet. - Dansk Ornithologisk Forening, Afdelingen for Nordjylland.

Ulvedybsgruppen uden år: 1993 Ulvedybet. Rapport no. 6 fra Ulvedybsgruppen.

Ulvedybsgruppen 2003: Fugle ved Ulvedybet 1988 – 1997. – Nordjyllands Amt.

Lokalitetens caretakere inden for perioden 2003-2011

Henrik Møller Thomsen (lokalitetskontakt for Ulvedybet 2003-), Jan Skriver (lokalitetskontakt for Nibe Bredning 2003-2007), Brian Nilsson (lokalitetskontakt for Halkær Ådal 2005-2008), Henrik Christoffersen, Einar Flensted-Jensen, Martin Hesselsøe, Peter H. Kristensen, Vagn F. Larsen, Jens Lilleør, Svend Erik Mikkelsen, Dennis B. Nielsen, Mark Pedersen, Kurt Rasmussen, Albert Steen-Hansen

Bilag 2. Artikel af professor Peter Pagh, vedr. udpegning af Fuglebeskyttelsesområder:

EF-fuglebeskyttelsesområde | lex.dk - Den Store Danske

Udpluk fra linket her over:

Artikelstart

EF-fuglebeskyttelsesområde, betegnelse for de *s*ærlige fugle*b*eskyttelses*o*mråder (SBO), som Danmark efter EU's fuglebeskyttelsesdirektiv fra 1979 er forpligtet til at udpege for trækfugle og særligt beskyttede fuglearter. Områderne udpeges af Naturstyrelsen. Der er i Danmark udlagt 113 SBO'er med et samlet areal på ca. 14.700 km^2, hvoraf størstedelen er havområde (2016). Se også EU-habitatområde og Ramsarkonventionen.

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at udpegning og afgrænsning af disse områder alene skal baseres på ornitologiske kriterier, mens det er ulovligt at inddrage samfundsøkonomiske, rekreative eller privatøkonomiske hensyn ved udpegningen. Til forskel fra EU-habitatområder er udpegningen af nye områder dynamisk. Såfremt de beskyttede fugle vælger et nyt område, vil det derfor være nødvendigt at udlægge et nyt SBO. Når et område er udpeget, indtræder der en vidtgående beskyttelse af området som levested på linje med den beskyttelse, der gælder for EU-habitatområder efter EU's habitatdirektiv.

Hvis der påføres skade på en lokalitets gunstige bevaringsstatus eller på trækfugle og særligt beskyttede områder, vil skadevolder være ansvarlig efter EU's miljøansvarsdirektiv.

SKREVET AF:

- Peter Pagh

Bilag 3:

Egholms venners indsigelse i mod VVM opdateringen fra april 2021:

Egholms Venners høringssvar:

Fugle, Padder, Flagermus, Fisk, Pattedyr, Planter, Naturtyper, Asbest, Forurening af Limfjorden, Støj, Vind, Økonomi, Trafik, Turisme, Rekreative områder.

I opdateringen, vil man under emnet "fugle" bl.a. se følgende passager:

Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen kan der ske en fortrængning af fugle, dels som følge af arealinddragelser ved anlæg af motorvej, sænketunnel og lavbro, og dels som følge af forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet, som støj og visuel forstyrrelse.

Desuden kan der ske en ændring af fuglenes fødegrundlag (tab eller forringelse af fødesøgnings-områder) i forbindelse med spredning af sediment til fødesøgningsområder fra graveaktiviteter i fjorden.

Med hensyn til fortrængning af fugle vurderes det samlet set, at anlægsarbejdet vil medføre **moderate** til **væsentlige** konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende, rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer i stort antal i vinterhalvåret.

Navnlig ynglefugle som vadefugle, f.eks. klyde, må dog forventes helt at forsvinde fra anlægsområdet.

Der vil ske påvirkning af fuglenes fødegrundlag fra sedimentation med direkte tab af fourageringsområder, idet der sker en reduktion af ålegræsområder og anden vegetation. De fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, vil ikke kunne fouragere i et påvirket område omkring tunnel, dvs. indtil ca. 1 km omkring linjeføringen, og forventes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Da påvirkningen er længerevarende, dvs. flere år også udover anlægsfasen, fordi ålegræs ikke gendannes særligt hurtigt, men af lokal udbredelse, vurderes konsekvensen for fuglene at være **begrænset**.

Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen kan der ske fortrængning af fugle som følge af trafikkens støj og visuelle forstyrrelse. Derudover vil en ny lavbro over Nørredyb kunne udgøre en barriereeffekt for fugle og risiko for kollision med broen.

De ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller søger føde i området, forventes efter etablering af motorvejen at være nødt til at søge til andre egnede lokaliteter som følge af forstyrrelsen. Derfor vil Egholmlinjens konsekvenser i driftsfasen over Egholm være **moderat** til **væsentlig**.

Egholms venners Bemærkninger:

De fleste fugle i området, og ikke mindst en art, som f.eks. Lysbuget knortegås, vil altså, ifølge VVM opdateringen være henvist til at finde andre områder, i såvel anlægs, som driftsperioden! Det finder Egholms venner klart i strid med flere konventioner, love og direktiver, som Danmark har tiltrådt.

Egholms Venner kan f.eks. ikke på nogen måde se, at det kan være lovligt, at anlægge et større teknisk anlæg, som en motorvej, i områder, som tvinger Lysbugede knortegæs, og andre udpegnings og beskyttede arter, til at flytte sig bare fordi man ønsker at anlægge en forbindelse. Der findes nemlig andre muligheder for at anlægge en forbindelse, over eller

under Limfjorden, som IKKE negativt påvirker Lysbuget knortegås, og andre udpegningsarter.

Fuglene kan ikke flyttes på samme måde som man flytter en flok køer. Og de kan, os bekendt, ikke se stregerne på kortet, som viser hvor der er et Fuglebeskyttelsesområde. De har selv valgt deres opholdssteder, netop fordi de er egnede, og dermed nødvendige for fuglenes overlevelse. Egnede betyder at der er rigeligt med føde, fred for fjender, og uforstyrrede områder til fouragering, rast, og yngel. Egholm har alt hvad der skal til for at fugle kan leve et godt liv. Ikke mindst det faktum, at der inden for kort afstand, stort set altid kan findes lavvandede områder på fjorden, hvor der er læ, gør at Egholm er ekstra vigtig for svømmefuglenes trivsel, og overlevelse.

Danmark har skrevet under på en række internationale konventioner, og er underlagt en række love og EU direktiver, som f.eks.: Fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 2, Bern-konventionens liste 3, Bonn-konventionens liste 2. Ramsar-konventionen, Naturbeskyttelsesloven. M.fl.

Egholms venner finder det ikke bevist, ud fra teksten i VVM opdateringen, at Danmark ved anlæg og drift af en motorvej i Egholmlinjen, kan overholde alle gældende direktiver, konventioner, og love, som Danmark har tiltrådt!!

At området endnu ikke er udlagt som FBO, godtgør efter vores mening ikke, at det er lovligt, at fordrive gæssene fra de områder, som de selv har valgt, og benyttet jævnligt og i betydeligt antal, i mange år.

Egholms venner vurderer, at gravearbejdet, i sønderdybet bliver meget problematisk i forhold til miljøet i Limfjorden, herunder svømme, og vadefugle, i området. Og endnu engang fremhæver vi Lysbuget knortegås, fordi den jo, som bekendt, er Danmarks ansvarsart nr. 1.

Lysbuget knortegås er afhængig af, at der er ålegræs, mv. i rigelige mængder, for at den kan æde sig i form til flyveturen til Svalbard og Østgrønland.

Selv om man har planlagt gravearbejdet i sønderdybet til to vintre, (november til marts) så er vinterhalvåret, jo også netop tidspunktet hvor de Lysbugede knortegæs, og andre ansvarsarter, fouragerer i fjorden.

Det lyder jo umiddelbart fint, at man vil undgå at beskadige ålegræsset, ved at grave uden for vækstsæsonen, men samtidig vil man så grave i netop den periode hvor Lysbuget knortegås, og andre fugle har stort behov for at fouragere i fjorden..

Vi kan ikke se, at det kan være foreneligt med de konventioner, direktiver og love, som Danmark har tiltrådt, at der graves i hverken Sønderdybet, eller Nørredybet, eller køres jordtryks materiale til Egholm, i den periode hvor Lysbuget knortegås, og andre vandfugle, befinder sig i Danmark, altså i perioden medio september til ultimo maj.

Vi kan heller ikke se, at det kan være foreneligt med de konventioner, direktiver, og love som Danmark har tiltrådt, at der graves i fjorden i de perioder hvor ålegræsset er i vækst, altså fra primo marts til ultimo oktober.

Af hensyn til padder i dvale kan vi i øvrigt heller ikke se, at det kan være lovligt, at køre jordtryks-materialer ud over linjeføringen i perioden - oktober til maj.

Vi skal henlede opmærksomheden på, at der både i, og uden for FBO nr. 1, og inde i IBA nr. 1., lige øst for Natura 2000 området, også jævnligt findes stort antal af andre udpegningsarter, og sjældnere arter. Der er f.eks. tale om arter som: Skestork, Mosehornugle, Hedehøg, Blå kærhøg, Pibeand, Hvinand, Krikand, Skallesluger, Knopsvane, Hjejle, Klyde, diverse Terner, Skarv, samt mange andre arter. *Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.*

Odder: og andre pattedyr

Odderen ses nu ofte på Egholm, samt ved færgelejer på Aalborg siden. Den er truffet flere steder på Egholm, men oftest på den østlige og sydlige del af øen.

Vi kan ikke med vores bedste vilje se, at Odder vil have gavn af at der etableres en motorvej over Egholm, tværtimod vil den blive udsat for væsentlige negative påvirkninger.

På miljøstyrelsens hjemmeside står bl.a.: ”*Der bliver årligt dræbt ca. 30-40 oddere i trafikken, og det sker oftest, hvor en vej krydser et vandløb”*. Og videre står der: ”*Erfaringer har vist, at en del af disse trafikdrab kan undgås ved at der etableres fast grund af banketter, sandbanker, græs eller sten under broen. De fleste oddere vil nemlig ikke svømme under vejen, men gerne krydse under den via fast grund.”*

En lavbro over Nørredybet krydser jo netop et vandløb, og det bliver da rimeligt svært, at etablere fast grund af sten mv. under lavbroen, uden det får negative konsekvenser for vandgennemstrømningen. Samt, at disse stenbunker, givet vis hurtigt vil blive ødelagt af drivis..

Odderen er, som det nok er bekendt beskyttet af konventioner og direktiver, som Danmark har tiltrådt. F.eks. habitatdirektivet bilag 2 og 4 samt Bernkonventionen, hvor der bl.a. står:

"Konvention om beskyttelse af Europas vilde dyr og planter samt naturlige levesteder af 19. september 1979. I Danmark trådte konventionen i kraft den 1. januar 1983.

Formålet med konventionen er at bevare vilde planter og dyr samt deres levesteder med særlig fokus på truede og følsomme arter - samt migrerende arter. De kontraherende stater har forpligtet sig til at arbejde for disse mål."

Egholms venner kan ikke se, at det kan lade sig gøre at etablere en Motorvej over Egholm, og ikke mindst, en lavbro over Nørredybet, uden at komme i konflikt med direktiver og konventioner, som Danmark har tiltrådt.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Naturtyper:

Mudder- og sandflader blottet ved ebbe:

Naturtypen omfatter mudder- og sandflader, som er tørlagt ved ebbe. Der er en stor forekomst af mikroskopiske blågrønalger og kisealger, men oftest ingen større planter. Fladerne er rig på bunddyr som muslinger, snegle, krebsdyr og orme, og naturtypen virker derfor som et vigtigt fødesøgningsområde for ande- og vadefugle. Naturtypen "Mudder- og sandflader blottet ved ebbe", har naturtypekoden 1140 på EF Habitatdirektivet.

Egholms venner mener bestemt ikke, at der kan etableres en forbindelse over Nørredybet, samt under Sønderdybet uden at ødelægge store områder med naturtypekoden 1140 væsentligt, og permanent. Vi mener også at denne naturtype er undersøgt, og kortlagt utilstrækkeligt i VVM opdateringen.

1140 findes i linjeføringen i Nørredybet på Egholmsiden, og I Sønderdybet, på både syd og nordsiden af sejlrenden.

Egholms venner mener ikke, at det er foreneligt med love, konventioner, og direktiver, som Danmark har tiltrådt, at etablere en forbindelse i gennem Naturtypen 1140, når der er andre muligheder.

Vi mener også, at det netop var fordi man ikke kunne bevise, at der ikke ville ske uoprettelig skade på Naturtypen 1140, og andre beskyttede naturtyper, at en af de tidligere VVM redegørelser blev kasseret!?

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Plantelivet:

En motorvej i Egholmlinjen forløber i gennem områder hvor der er flere sjældne og sårbare planter. F.eks. gennem et område i Østerådalen, hvor der vokser fredede Orkideer.

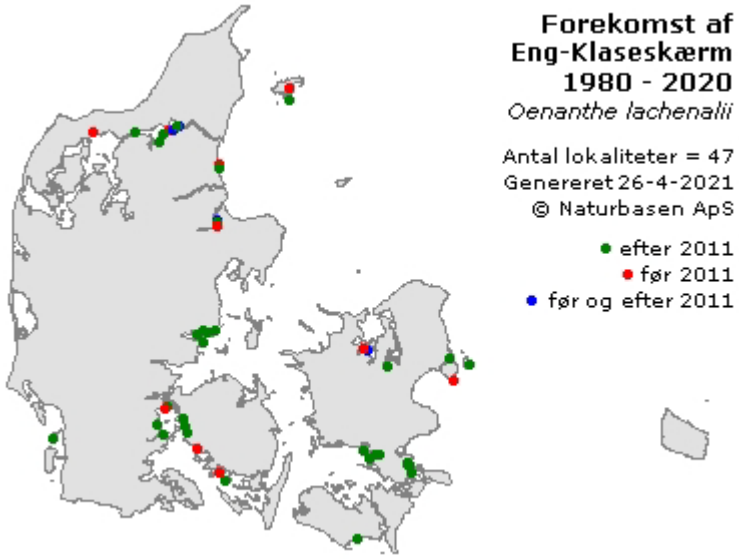
På Egholm gennemskærer linjeføringen et område med flere sjældne planter f.eks. Tangurt, tætblomstret hindebæger, kveller, og eng-klaseskærm.

Planten Langstilket filtrose, som i en rapport fra Københavns universitet, ellers anses som uddød i Danmark, har mindst 20 voksestedet på Egholm, og der findes mindst 60 individer. Den er p.t. ikke registreret i linjeføringen. Ifølge biologen fra Rambøll, som foretog feltundersøgelser på Egholm, vil den med stor sandsynlighed bredde sig til hele øen, fordi der findes så mange rådyr på Egholm. Ja, de der dyr, som ofte forvilder sig ud på diverse veje og er til fare for sig selv og trafikken!"

Egholms venner mener at Egholms planteliv er så unikt, og fantastisk, at det ikke kan anbefales at leve em motorvej over øen. Herunder lige lidt om Eng-klaseskærm:

Udbredelse
: Planten er ret sjælden i Danmark.hyppigst Limfjorden, mod syd på Øerne og i østlige Sønderjylland.

På den danske rødliste er den vurderet til LC - ikke truet, trods stor tilbagegange efter nedgang i rørhøst og høslæt. - En af de arter, der ved næste revision formentlig vil blive tildelt en højere truet-kategori.



Asbest, og andre miljøskadelige stoffer:

Der ligger asbestaffald, i form af gamle eternitplader, i fjorden på sydsiden af Sønderdybet, meget tæt på linjeføringen. Sandsynligvis også i linjeføringen. Der er jo kørt omfattende mængder af forskelligt byggeaffald, samt kasserede eternitplader ud i nærheden af linjeføringen, i en ca. 2 årig periode, tilbage sidst i 1970erne.

Vi kan i Egholms Venner ikke se, at der i VVM opdateringen, er registreret eternit/asbest-affald i, eller i nærheden af, linjeføringen. Asbest, kan give alvorlige sygdomme, og det kan i vores optik ikke udelukkes, at gravearbejdet med Tunnelen og de veje som går mellem de to søer i Mølholm, vil føre til frigivelse af sundhedsskadelige asbestfibre, og andet miljøskadeligt materiale, til omgivelserne.

Hele området på nordsiden af Nørredybet, kaldet ”Verdens ende”, er også en gammel fyldplads, hvor der også er kørt masse af byggeaffald ud på. Vi mener ikke at der er foretaget specielt omhyggelige undersøgelser af, om der også her, findes asbestholdigt, eller andet miljøbelastende og farligt materiale..

Vi mener ikke at VVM opdateringen har taget højde for evt. frigørelse af asbest i forbindelse med anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af en motorvej over Egholm!

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Gravearbejder i fjordbunden:

Der skal ifølge VVM opdateringen, udgraves en rende fra Aalborg til Egholm, hvor tunnelelementerne evt. skal placeres. Gravearbejdet er beskrevet i opdateringen, og beskriver at der vil ske forurening i form af sedimentspild i et stort område. Og at påvirkningerne af dyre og plantelivet vil være væsentlige i en længere periode. Og at forureningen vil kunne mærkes meget langt fra selve graveområdet. Vi kan ikke acceptere, at der vælges en forbindelse, og en anlægsmetode, som udgør en så voldsom negativ påvirkning at omgivelserne.

Ikke mindst det faktum, at man vil grave over 1 million m3 sediment op i Sønderdybet, for så at sejle det, i pramme ud til Rærup, for så igen at dumpe det i fjorden, forekommer meget uhensigtsmæssigt. Derved laver man forurening hele 2 steder i Fjorden!? (svineri i stereo).

Gravearbejdet i Nørredybet, finder vi, om muligt endnu mere problematisk, da der også her skal graves voldsomt i fjordbunden, og også her vil man dumpe det opgravede materiale ved Rærup. Samtidig vil anlægsarbejdet, herunder gravearbejdet, påvirke levevilkårene for fugle, fisk, og planter i Nørredybet.

Der findes andre, og mere nænsomme, metoder til at etablere forbindelser, end at grave i fjordbunden.

Og der findes løsninger på at sikre fremkommeligheden i fjordkrydset, end ay etablere en motorvej over Egholm.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Strandtudse, Spidssnudet frø, og andre padder:

I forbindelse med det virtuelle borgermøde stillede et af vores medlemmer følgende spørgsmål:

Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at høre en Strandtudse-han kvække, hvis hannen befinder sig i et vandhul, som ligger tæt op ad en trafikeret vej, end hvis vandhullet ligger langt fra en trafikeret vej? Vil en Strandtudse-hun have

lettere eller sværere ved at bevæge sig hen til en kvækkende Strandtudsehan, hvis det kræver at hun skal krydse en trafikeret vej?

Vejdirektoratets bemærkninger: "Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt. Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces.

Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj. Det er uvist om hanner af strandtudse og af spidssnudet frø reagerer på lignende vis, og er i stand til at tilpasse deres kald alt efter baggrundsstøj.

Ved etablering af kompensationsvandhuller for strandtudse og spidssnudet frø skal de derfor etableres langt fra vejanlægget for at minimere en mulig påvirkning fra trafikstøj". Citat slut.

Egholms venners bemærkninger:

Man har altså ikke den nødvendige viden til at kunne garantere at der ikke sker en negativ påvirkning af Strandtudse, og Spidssnudet frø!

Man vil altså lige afprøve om afværgeforanstaltningerne virker.. Hvad nu hvis de ikke virker?

Vi der færdes blandt Strandtudserne ved, at de ikke kvækker når bare det blæser nogle få sek./m, fordi vindstøjen er for høj. Vi ved også at de undlader at kvække hvis der kører en traktor i marken, selv langt fra tudsernes vandhuller. Støjen forstyrrer deres kald. Vi ved også at de styraks holder op med at kvække, hvis man kommer for nær på deres vandhuller. De kan selvsagt ikke kende forskel på om man bare vil fotografere dem, eller om man vil æde dem!

På **Naturstyrelsens** hjemmeside kan man bl.a. læse, at Strandtudser og Spidssnudede frøer, **ikke må slås ihjel, deres levesteder må ikke beskadiges, og de må ikke indfanges.** Alle disse regler og love er overtrådt i tilfældet etablering af en motorvej over Egholm.

Levesteder ødelægges af selve vejanlægget, og af kørsel, og gravearbejde midt i Strandtudsernes og de Spidssnudede frøers levesteder.

Individer vil sandsynligvis blive dræbt under anlæg af vejen. Det fremgår også af tidligere VVM undersøgelser. ”Padderne må ikke slås ihjel”!?

Padder herunder Strandtuder og Spidssnudet frø skal indfanges i projektområdet, i spandfælder.. ”De må ikke indfanges!?”

Projektet vil blive anlagt lige i gennem levesteder for Strandtudse og Spidssnudet frø. **”Deres levesteder må ikke beskadiges”!?**

Støj fra trafikken, og arbejdet i området, vil forstyrre padderne, så deres ynglesucces, og mulighed for ar søge føde påvirkes negativt. ”De må ikke forstyrres!?”

Dermed er alle regler er overtrådt hvis man laver en motorvej over Egholm!

Ulovligt:

Når man planlægger, at gribe ind i paddernes liv, er det i vores optik, kun lovligt hvis denne indgriben fører til positive effekter for padderne. Indgreb, som kan have negative konsekvenser er kun mulige hvis der absolut IKKE findes andre muligheder. Og det er jo ikke tilfældet i sagen: 3. Limfjordsforbindelse. Man kan nemlig bare flytte linjeføringen til et andet sted, hvor der ikke findes bilag 4 arter, og andre strengt beskyttede arter.

Internationale konventioner og direktiver, som Danmark er underlagt, bliver overtrådt hvis der anlægges en forbindelse over Egholm, som vist i materialet.

Konklussion: Strandtudseres nuværende levesteder bliver helt sikkert ødelagt fordi der etableres et anlæg som støjer så voldsomt at hun-tudserne ikke kan høre han-tudserne kvække Det betyder at det bliver vanskeligere for tudserne at yngle, i forhold til muligheden for at yngle uden motorvej, over Egholm.

En anden spurgte:

2 Faunapassager I forhold til Strandtussen. har man nogle erfaringer med faunapassager for disse, eller vil det blive som for hasselmusen på Fyn, hvor bestanden defacto blev delt i to Har I nogle planer for at lave faunabroer for at imødekomme plante og dyrelivet, der vil blive påvirket af at lave en ny forbindelse?

Vejdirektoratets bemærkninger:

Undersøgelser af eksisterende faunapassager på motorvejsstrækningen mellem Kolding og Esbjerg viser at padder kan bruge faunapassager, og at faunaens brug af faunapassager generelt kan optimeres ved simple tiltag, som f.eks. udlægning af stenbunker, kvas mm. Generelt kan etablering af egnede ynglesteder for padder nær faunapassagerne og korridorer af vandhuller til bestande i baglandet optimere passagernes betydning for padder. Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil vejanlægget udgøre en barriere i landskabet for dyrene, og dyr, herunder padder, vil få sværere ved at krydse gennem landskabet i forhold til situationen, hvor vejen ikke etableres. Etablering af faunapassager med tilhørende paddehegn søger mod at minimere barrierevirkningen. Herudover er det på Egholm og syd for Egholm krav om overvågning af strandtudse før, under og efter anlægsfasen for at vurdere om tiltagene med faunapassager og etablering af nye ynglevandhuller for strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden er funktionelle.

Egholms venners konklusion: Altså igen en forsøgsordning, hvor man afprøver om de afværgeforanstaltninger man påtænker virker! Det er jo sent, at redde Strandtudserne, når det først har vist sig, at afværgeforanstaltningerne ikke virker!!

Når man læser VVM opdateringen fremgår det, at undersøgelserne har været noget sporadiske, og ikke ordentligt verificerede. Der er for mange gæt og vurderinger. For lidt konkret viden. Man har ikke spurgt de lokale i tilstrækkelig grad. Kun en enkelt person har været med på en enkelt tur, for at lytte efter Strandtudser. Denne tur foregik i ret dårligt vejr, hvor det var for køligt og blæste for meget, Så padderne var ikke specielt aktive.

Egholms venner anbefaler at Vejdirektoratet indstiller til folketinget, at en evt. kommende 3. Limfjordsforbindelse IKKE skal gå over Egholm!

Flagermus:

Alle flagermus er fredede, i Danmark, og flere er beskyttet af habitatdirektivet. En enkelt art, Damflagermus er på Rødlisten..

Ved kortlægningen af flagermus er der registreret i alt ni forskellige arter, hvoraf en (damflagermus) er rødlistet i kategori VU, dvs. sårbar.

Vi finder alligevel at eftersøgningen af Flagermus har været noget sporadisk. F.eks. når man læser, i opdateringen, at "lytteboksen blev indsamlet før sidste færgeafgang kl. 22.30". (Som i øvrigt ikke er sidste færgeafgang). Flagermusene kan ikke forventes, at vide hvornår lytteboksene fjernes. De fouragerer næsten hele natten.

Damflagermus, er, som nævnt i redegørelsen, registreret flere steder på linjeføringen, f.eks. i Østerådalen, ved søerne i Mølholm, og på Egholm. Vi kan i Egholms Venner ikke forstå at det kan være lovligt, at der etableres en motorvej i gennem, eller tæt på, Damflagermusenes levesteder, når der er andre muligheder. Hvilket der er i tilfældet 3. Limfjordsforbindelse. Man kan bare lave forbindelsen som et enkelt 3. rør ved E45.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Støj og vind-påvirkning:

Vi kan se af de høringssvar, som pt. Er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside, at mange har gjort opmærksom på de massive støjpåvirkninger, som en 22 km motorvej i Egholmlinjen vil afstedkomme. Egholms venner deler til fulde, og måske endda mere, de bekymringer, som så mange giver udtryk for.

Egholms venner vil tilføje, at den valgte anlægsmetode, og den skitsering af det færdige projekt, som er beskrevet i VVM-opdateringen, også giver anledning til andre bekymringer, nemlig vindpåvirkning af trafikken på forbindelsen over Egholm.

Man har fremlagt et projekt, som skærer sig gennem et af de mest forblæste områder i nærheden af Aalborg, nemlig Limfjorden. At anlægge en vej på eg høj dæmning tværs over Egholm, og så fortsætte linjeføringen over Nørredybet, og så på Lindholmsiden, at lade vejforløbet stige op i ca. 10 meters højde, indbyder i den grad til et utal af ulykker, med væltede campingvogne, og for den sags skyld også alle andre køretøjer.

Hvis man gør sig den ulejlighed, at tjekke de vindstyrker, som er registreret gennem årene, så vil man se, at vinden ofte har gået særdeles frisk over Limfjordens vande!

Derfor mener vi der er meget uheldigt, og potentielt, farligt at etabler en forbindelse over Egholm, som skitseret i VVM opdateringen. Der er andre, og trafikalt mere effektive, muligheder for at lave en forbindelse, som sikre fremkommeligheden i fjordkrydset, end en motorvej over Egholm.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Turisme og rekreative områder:

I VVM opdateringen indrømmes det klokkeklart, at en forbindelse over Egholm, vil få de alvorligste negative konsekvenser for Egholm.

Den store rekreative værdi, som Egholm har for de fastboende, sommerhusejerne, og ikke mindst de ca. 100.000 mennesker, som besøger Egholm hvert år, vil gå fuldstændig tabt, hvis der etableres en fast forbindelse til øen, herunder etableres en motorvej over øen.

Rigtig mange vil miste et rekreativt, bynært åndehul, som ikke findes magen til andre steder i Nordjylland.

At man, ved en storby af Aalborgs størrelse, kan finde et så uforstyrret sted, er helt unikt. Mange byer har et fint musikhus, et flot kunstmuseum, et flot stadion, et stor idrætshal, nogle flotte byparker, osv. osv. Men ingen andre byer har en ø, som i følge postnummeret ligger i byens centrum, nemlig 9000 (Eller som beskrevet i Svend Løcktes bog fra 1954. "Øen ligger henne om hjørnet").

Egholms venner mener, at Egholm med sin natur og sine rekreative værdier, og sit rige dyre og planteliv, er så værdifuld, og unik, at der ikke er råd til at ødelægge den med en fast forbindelse af nogen art.

Færgeoverfarten (ca. 4 minutter) er en uundværlig, og meget populær, del af oplevelsen for de besøgende. Det er vigtigt, at færgeforbindelsen fortsætter mellem Aalborg vest, og Egholm. En forbindelse til et industrikvarter i Lindholm, vil lukke Egholm fuldstændig ned. Og øboerne, som alle føler et nært tilhørsforhold til Aalborg, hvor ikke mindst øens børn, går i skole, og børnehav, og hvor de har deres venner. Egholms venner mener at der skal findes andre måder at løse de trafikale udfordringer i fjordkrydset på, end en forbindelse over Egholm.

Vi mener det vil være en katastrofe hvis der på noget tidspunkt etableres en fast forbindelse til øen, som så vil miste sin status fra ø, til en almindelig bydel.

Økonomi og Trafik:

Det er oplyst at en forbindelse over Egholm vil koste mindst 7.3 milliarder kroner. (2021). Der er ikke oplysninger i VVM opdateringen hvor meget et enkelt ekstra tunnelrør, vil koste, men ved seneste VVM var der beskrevet et projekt med to ekstra tunnelrør til en pris af ca. 5 milliarder..

Egholms venner mener, at hvis det på et tidspunkt, virkelig bliver nødvendigt med en ekstra forbindelse, så må det være langt bedre med en østlig forbindelse i form af

et enkelt ekstra rør. Det er langt billiger, Kan vel også laves hurtigere, er langt mere skånsomt for naturen, og miljøet. Påvirker langt færre mennesker med støj og møg.

Et østligt rør som ligger ved E 45 ligger også i det område hvor langt flest har ærinde, både nu og i fremtiden, i form af arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, og ikke mindst det nye super-sygehus.

Egholms venner synes det er direkte uansvarligt hvis man vælger, at bruge dobbelt så mange skattekroner, som nødvendigt, på en forbindelse, som kun aflaster trafikken en brøkdel så godt (hvis overhovedet), som et ekstra rør!

Vi finder det helt uhørt, at man kan få den tanke, at etablere en forbindelse, som er i modstrid med den folkelige holdning. Vi finder det uacceptabelt, hvis man vælger at lytte mere til Erhvervslivets spidser, og tilfældige borgmestre, som i flere tilfælde oven i købet repræsenterer kommuner, som ligger i et område, som aldrig får nogen glæde af en Egholmforbindelse.

Egholms venner anbefaler at Vejdirektoratet indstiller til folketinget, at en evt. kommende 3. Limfjordsforbindelse IKKE skal gå over Egholm!

Hilsen

Foreningen Egholms venner. Egholm 59. 9000 Aalborg

Cvr-nr. 39554666

Bilag 4: Et udpluk af Egholms venners høringssvar til VVM redegørelsen fra 2011, samt Vejdirektoratets forsøg på at besvare dem:

https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/TRU/bilag/325/1119450.pdf

Bilag 5: EGHOLMS VENNERS FORMÅL:

Love for foreningen Egholms Venner
Cvr-nr. 39554666

1. Navn og hjemsted.

Foreningens navn er: Egholms Venner.
Foreningens hjemsted er: Formandens adresse.
Foreningens mailadresse er: Formandens mailadresse eller den mailadresse der oplyses
på foreningens hjemmeside.

2. Formål.

Foreningens formål er at bevare Egholm som ø og til enhver tid at arbejde for at der aldrig
etableres nogen form for fast vestlig bynær forbindelse over Limfjorden ved Aalborg.

Endvidere skal foreningen arbejde for at beskytte Egholms natur, miljø og lokalsamfund, og
arbejde for at så mange som muligt får lejlighed til at opleve øens rekreative muligheder.

Til Folketinget

Jeg har boet i Gl. Hasseris hele mit 66-årige liv. Jeg får plantet en motorvej ca. en kilometer fra mit hus, og jeg vil kunne høre den hele tiden som en baggrundsstøj. Men det er ikke derfor jeg skriver dette høringssvar. Det skriver jeg, fordi jeg er stærkt bekymret og hundeangst for, hvad der vil betyde på tre miljøområder:

Det første er, at man begynder at røre ved de asbestholdige eternitplader/-materialer, der rummer så mange tungmetaller og så meget asbest. Vel at mærke uden at have undersøgt, hvad konsekvenser af en sådan op- og udgravning kommer til at betyde for lokalområdet og for vandmiljøet i Limfjorden og i Kattegat.

Det andet er, hvad motorvejsanlægget, som jo går tværs igennem væsentlige vandreservoirer for Aalborgs drikkevand, kommer til at betyde for vandkvaliteten fremadrettet.

Det tredje er, hvad en afgrænsning af Aalborg mod vest via et motorvejsanlæg kommer til at betyde for den fremtidige byudvikling, og for forståelsen af Aalborg som en by, der prioriterer grøn udvikling.

Ang.: Eternitten

I forhold til eternit-/asbest-/tungmetalproblemet så jeg allerede, da jeg var barn og legede ved fjordens strandkant vest for Aalborg i området omkring det, der nu er rensningsanlæg, ved Skudehavnen og længere ud mod Hasseris å, hvordan disse områder langsomt men sikkert blev fyldt op med affald. Vi legede som børn med og i dette affald og flere af områdets økonomisk trængte familier anvendte også affaldet som byggematerialer til egne huse og skure. Det viser, at der var tale om affald, som vi på det tidspunkt ikke anså for problematisk, da kommunen/amtet havde givet tilladelse til deponeringen, og området ikke var afskærmet. Men det har jo senere vist sig, at depoterne er en regulær miljøbombe under hele området.

Jeg har set masser af hele og halve eternitplader dengang de blev gravet ned, og det er også ganske veldokumenteret, at det affald der blev dumpet i disse depoter, er stærkt problematisk. Jeg har ind imellem tænkt på, hvad en virksomhed, der søgte om tilladelse i dag til at fylde affaldsdepoter op med asbestholdig eternit ville få som svar. Teknisk forvaltning ville formentlig og forhåbentlig grine hele gennem afslagsskrivelse over denne tåbelighed overhovedet at tro på, at der kunne gives tilladelse til dette. Men nu ligger der estimeret 500.000 ton af dette affald i depoterne. Og det er i denne suppe af asbest og tungmetaller, at linjeføringen ligger, og som man skal til at grave i, uden det overhovedet er undersøgt, hvad det kommer til at betyde for det omkringliggende miljø. Og det er vel at mærke samtidig til en forbindelse, hvor der både er rejst spørgsmål til, om den overhovedet løser det trafikmæssige problem, samtidig med at der er opstillet alternativer, som efter min mening både er bedre rent trafikalt, som er billigere og som betyder, at man ikke skal til at grave i disse depoter.

Ang.: Vandreservoirerne.

Motorvejen kommer til at gå hen over en tredjedel af Aalborgs vandreservoirer, hvilket kommer til at betyde, at man udsætter disse reservoirer for en betydelig risiko for forurening med den konsekvens, at tilgangen af vandet og vandets kvalitet kan blive en mangelvare i fremtiden. Det er vel at mærke i en fremtid, hvor drikkevandet alle steder er under pres ikke mindst fordi vi som samfund har accepteret anvendelse af store mængder pesticider. Vores vandreservoirer har ikke brug for yderligere belastning, hvis

vi ønsker en fremtid, hvor al vand ikke fremover skal købes i supermarkeder efter at have været igennem rensningsprocesser, og hvor der som andre steder i verden tilsættes klor.

Ang.: Betydningen for Aalborg som grøn by.

Aalborg har altid været en industriby. Industrien var i alt væsentlighed samlet i midtbyen eller i Østbyen og ud mod Egense (f.eks. Grønlandshavn). Det er formentligt p.g.a. denne oprindelige byudvikling og med Aalborgs udvikling i retning af en universitets- og uddannelsesby og en by med mange serviceerhverv, at industrien i midtbyen nu er nedlagt (f.eks. Spritfabrikkerne og Eternitten), og at den industri, der stadig er tilbage, fastholdes eller udbygges i Østbyen. Til gengæld udbygges/udlægges områderne vest og til dels syd for byen i Hasseris, Gl. Hasseris, Frejlev, Skalborg og Svenstrup til boliger. Det er efterhånden her aalborgenserne bor og også i fremtiden kommer til at bo. Og så ønsker man med Egholm-linjeføringen at trække en motorvej tværs gennem disse områder. Det er nok også derfor, at mere halvdelen af Aalborgs borgere er imod netop udbygningen via Egholm.

Samtidig er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, og nu skal de områder, hvor det faktisk stadig (de fleste steder) er muligt at høre andet end biler og flyvere, have glæden af støjen fra en motorvej. Det forekommer mig at være totalt ude af trit med det, der er brug for, også fordi det sammen med de andre punkter vil placere Aalborg som en by, hvor støj, vand og forurening har minimal betydning, og hvor mennesker skal indrette sig efter økonomiske og andre strukturer i stedet for, at udgangspunktet var, at det er økonomi og strukturer, der skal tilpasses de menneskelige behov. Jeg er selvfølgelig fuldstændig klar over, at store anlægsarbejder altid vil have menneskelige omkostninger, men man behøver jo ikke vælge den løsning, hvor de menneskelige omkostninger er størst, og hvor der med asbest-problematikken i baghovedet er sandsynlighed for en regulær katastrofe.

Derfor er der kun for mig at se en ting for Folketinget kan gøre, og det er sende lovforslaget tilbage til udvalget og så bede Aalborg Kommune redegøre for:

- De miljømæssige mulige konsekvenser af at grave i eternitdepoterne – dette skal gøres via en fornyet VVM
- Økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser af de forslag, der allerede ligger om andre forbindelser (City Tunnelen eller Bypass-tunnelen), som rent faktisk kan løse den trafikmæssige udfordring i myldretiden. Disse skal selvfølgelig også VVM-undersøges.

Med venlig hilsen

Elisabeth Klit

Kære Folketing
I bedes forholde jer til, at to af de aller vigtigste drikkevandsboringer ved Aalborg vil blive forurenet i anlægsfasen. De facto. Det skriver Vejdirektoratet i sin VVM. Det er ikke blot noget der måske vil ske. Det er jeres ansvar at vi er sikret rent drikkevand.
Politikerne i Aalborg Kommune, byråd såvel som regionsråd, har ikke forholdt sig hertil. De har heller ikke peget på alternative drikkevandsboringer, der kan tages i brug, når forureningen indtræffer.
Drikkevand kan ikke transporteres til haner særlig langt. Så hvorfra skal vi få vores drikkevand, når byggeriet med Egholm-motorvejen har forurenet netop de drikkevandsboringer, vi med EU-midler og bevågenhed har beskyttet med de stærkeste restriktioner i mere end 40 år?
Hverken vejdirektoratet, de kommunale beslutningstagere eller trafikforligets parter har endnu forholdt sig til det spørgsmål. De lader bare som om, det er helt uproblematisk at anlægge en motorvej. Det er det ikke.
Det har en pris. En af dem er forurening af de nu rene drikkevandsboringer, der forsyner ca 1/3 af Aalborg og Nørresundbys borgere med rent vand i hanerne.
Det er dit ansvar som medlem af Folketinget at vurdere om ødelæggelse af grundvandsreserverne er prisen værd. Jeg vil opfordre Folketinget til at afvise Transportministerens LOVFORSLAG og anvise ham til at frembringe andre forslag til at løse Aalborgs trafikproblem i myldretiden på.
Med venlig hilsen
Ellen Borup Bech

Undertegnede undrer sig over, at politikerne på Christiansborg tilsyneladende ikke ved, hvad der foregår, eller også er de totalt tonedøve. Egholmforbindelsen er for længst overhalet af trafikudviklingen, når og hvis den nogensinde bliver bygget, op så er ingen trafikale problemer løst. Til gengæld er der brugt 7 mia. kroner på den dårligst tænkelige løsning.
Egholm Motorvejen vil ødelægge en helt unik perle i Limfjorden. Øen har et fantastisk dyre- og planteliv,- heraf flere beskyttede arter. Den er rasteplads for flere fuglearter, og endeligt er den en oase for Aalborgs borgere.
Anlæggelsen af den vestlige forbindelse vil koste ekstremt meget på CO2-udledningen. Der vil blive ganske store støjgener. Hertil kommer opgravningen af de asbestfyldte depoter, der ligger på ruten. Det er ikke til at bære. Skal vi have spredt den forurening endnu en gang her i Aalborg? Undersøgelserne i den forbindelse lader meget tilbage at ønske.
Den store udvikling omkring Aalborg foregår i øst, og så planlægger man en urimeligt dyr trafikløsning vest for Aalborg. Det skriger til himlen!!! En østlig forbindelse vil være langt billigere og aflaste meget mere. Gør dog som tyskerne. Ved Elb Tunnelen laver man rør parallelt med hinanden. Sker der noget i et rør, kan det afspærres, mens der ryddes op,- genialt!
Vi har en vendekåbe af en borgmester, der i sin tid gik til valg på en østlig forbindelse, men det er jo så længe siden. Nu skal det være en vest forbindelse. Han har oven i købet lovet 600 mio. kroner til forbindelsen. Det er kommunale penge, som burde blive i kommunale kasse. Det er måske oven i købet ulovligt, men under alle omstændigheder er det en skandale. Helt grotesk bliver det, når man kan konstatere, at Aalborg som den eneste af nordjyske kommune bidrager til den dyreste og dårligst tænkelige løsning.
Der ligger en række forslag til trafikale forbedringer omkring Limfjordstunnelen, og det var nok værd at undersøge nærmere, men det lader man tilsyneladende hånt om!
Som beboer og skatteyder i Aalborg kommune, er jeg dybt forarget over den arrogance, som myndighederne lægger for dagen i denne sag, og det gælder både de statslige og de kommunale myndigheder!!!

Ned venlig hilsen
Ellen Borup Bech

Høringssvar til anlægsloven for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Jeg vil som helt almindelig borger protestere kraftigt mod planerne om at bygge en motorvejsforbindelse over Egholm, da den vil ødelægge al den rekreative og bynære natur, vi har i Aalborg.

DEN REKREATIVE BYNÆRE NATUR: Her tænker jeg ikke kun på øen Egholm. Men lad os tage den først. Det er en lille fin ø, lige midt i storbyen, og den besøges af mange turister hvert år. Hvad ville storbyer i Europa ikke give for at have en urørt naturperle midt i deres by. Her i Danmark er vi ligeglade med den naturmæssige værdi. Den er ingenting værd. Her er det fremskridt og vækst, der tæller. Desværre. Tænk hvis man kunne sætte kroner og øre på den samfundsmæssige værdi af rekreativ bynær natur. Så ville Egholmmotorvejen, der allerede har en meget lav samfundsmæssig forrentning, dumpe med et brag og ryge direkte i skraldespanden.
Ved at anlægge Egholmmotorvejen ødelægger man den bynære og rekreative natur både på Egholm og nord og syd for fjorden.
Natur som rigtig mange mennesker benytter hver dag til afstressning og motion.
Nord for fjorden ligger det sted, som de lokale kalder Verdens Ende.
En plet, som ligger for enden af en natursti, hvor man kan nyde solnedgangen over Limfjorden, vindens susen og bølgernes brusen - så tæt på storbyen og dog med en følelse af, at man står ved Vesterhavet.
Mange - rigtig mange - mennesker bosat i Nørresundby og Lindholm benytter sig af denne unikke naturoplevelse hver dag.
Den vil for altid være ødelagt, hvis Egholm motorvejen anlægges.
Hvor skal de så gå hen - til motion og afstressning, hvis deres fristed bliver ødelagt? VVM-redegørelsen henviser folk til andre nærliggende områder, men jeg er ked af at fortælle jer, at der IKKE er andre lignende områder i Aalborg og Nørresundby.
Hvad er den samfundsøkonomiske nyttevirkning af bynær rekreativ natur? Det vil jeg gerne have Folketinget til at tage stilling til.

Så er der DE TRUEDE DYR OG FUGLE: Egholm er også hjemsted for såkaldte bilag-4 arter. Altså truede dyrearter, som Danmark er internationalt forpligtet til at beskytte. Det drejer sig om strandtudsen, hvis levesteder på Egholm og også syd for fjorden bliver ødelagt af Egholmmotorvejen.
Så er der den lysbugede knortegås, der overvintrer på Egholm. En rigtig stor del af de tilbageværende individder i verden har Egholm som vintertilholdssted. Denne gås er Danmark også internationalt forpligtiget til at beskytte. Kan man med god samvittighed se bort fra den forpligtelse?
Hvad er Folketingets holdning til det spørgsmål?

Jeg ved, at miljøministeriet har fremlagt en biodiversitetspakke i december 2020, hvor der sikres 888 mio. kr til at fremme biodiversiteten i Danmark.

Hvordan kan man med den ene hånd bryste sig med at ville fremme biodiversiteten i Danmark med 888 mio., når man med den anden hånd smadrer levesteder for truede dyr og fugle med en motorvej til over 7 mia? Hvad er Folketingets og miljøministerens holdning til det spørgsmål?

Så er der DEMOKRATIET: Man bryster sig i Aalborg Byråd af, at der ligger en lang demokratisk proces bag Egholmmotorvejen. Jeg har ikke fulgt nok med i politik de seneste 10 år til at udtale mig om det, men jeg ved, at demokratiet lige har talt i forbindelse med kommunalvalget.
Socialdemokratiet, der er stærke forkæmpere for Egholmmotorvejen fik en kæmpe vælgerlussing, og borgmesteren fik halveret sit personlige stemmetal fra seneste valg.
De grønne partier, der er modstandere af Egholmmotorvejen, fik mere end fordoblet deres mandater i det nye byråd.
Derfor vil jeg kraftigt protestere mod, at høringen til anlægsloven hastes igennem med frist d 2/1-22, således at det nye byråd ikke får mulighed for at komme med deres høringssvar. Det ser ikke godt ud, - og det er i hvert fald ikke respekt for demokratiet.
Desuden fratages borgere og organisationer klageadgang i det videre forløb. Det er udemokratisk og stærkt bekymrende, og det vil jeg protestere voldsomt imod.

Så er der KLIMAET:
Anlægget af Egholmmotorvejen vil have et kæmpe-stort CO2-udslip. Det udslip "leger" man slet ikke findes, og det er ikke medregnet i beregningerne af den samfundsøkomiske værdi af motorvejen. Hvis udslippet var medregnet med en eller anden form for CO2-afgift, ville Egholmmotorvejen være helt urentabel - ja oven i købet en underskudsforretning
Det er uansvarligt ikke at medregne CO2-udslippet i forbindelse med anlægsfasen midt i den klimakrise, verden befinder sig midt i.
Hvad er Folketingets holdning til den problematik?

Og. Kære Mette Frederiksen. Jeg lyttede til din nytårstale 1/1-22. Jeg hæftede mig særligt ved ordene: "Det politiske flertal vi lige nu er i Danmark, vi svigter ikke. Vi gør det, der skal til. Det er mit løfte"
I det kommende år vil regeringen vedtage en ambitiøs CO2 afgift. Og med dine egne ord så gælder det, at "hvis du udleder CO2, ja - så skal du betale". Hvis regeringen - hvis du - vil leve op til dine flotte løfter fra nytårstalen, ja så må udledningen i forbindelse med anlægsfasen af Egholmmotorvejen også tælles med. Og den skal der betales for. Det gør prisen for motorvejen, der allerede med sine 7 mia kr er skyhøj endnu højere.
Set i lyset af dine flotte klima-løfter, vil jeg inderligt opfordre dig og Folketinget til endnu en gang af se på, om en motorvejsforbindelse, der er så ødelæggende for lokalområdet vest for Aalborg, for de truede fugle og dyrearter, for miljøet og for klimaet virkelig er den rigtige løsning. Jeg ved, at

det hurtige svar er, at den beslutning er truffet. Men nu i 2022 foreligger der en ny situation. Dels har vi lige hørt de flotte løfter i nytårstalen. Dels er der kommet forslag om en ny city-tunnel og alternativt et ekstra tunnelrør, hvor man afhængig efter behovet, kan vende kørselsretningen. Disse alternativer løser trængselsproblemerne på E45 meget bedre end en vestlig Egholmmotorvej, og de var slet ikke på bordet, da beslutningen i sin tid blev truffet.

Til inspiration har Wales besluttet i klimaets navn ikke at anlægge nye veje. Et eksempel til efterfølgelse.
Hvorfor afprøver man ikke trafik-regulerende tiltag som fx roadpricing før man udvider vejnettet, som beviseligt medfører øget trafik og øget CO2-udslip? Det vil jeg gerne have Folketinget til at forholde sig til.

Så er der STØJEN:
Aalborg er Danmarks mest støjplagede by. Trafikstøj er sundhedsskadeligt og medfører en lang række sygdomme. Fx hjerte-karsygdomme, forhøjet blodtryk og kræft.
Hvad er meningen med at opføre en ny motorvej, der vil øge den i for vejen rekordhøje støjbelatning, som Aalborgs borgere er udsat for?
Hvis man udvider E 45 med et ekstra tunnelrør, som kan vendes i forhold til trafikbelastningen (som man fx gør i Hamborg) og som er meget billigere end at anlægge Egholmmotorvejen, ville man have råd til også at støjsikre borgerne langs E45 for de samme penge.
Hvorfor skal borgerne betale med deres helbred, fordi at vi skal indrette vores samfund efter en syg bilismekultur, hvor folk sidder en og en i deres biler. Nye veje giver mere trafik. Og i øvrigt er problemet omkring kapaciteten i Limfjordstunnelen begrænset til kun at være et par timer om dagen.
Et problem man kunne starte med at løse ved hjælp af kendte trafikreguleringssystemer som roadpricing eller afgifter i myldretiden.
Hvorfor skal man ødelægge natur og skabe endnu mere støj, fordi nogle få mennesker skal kunne komme nogle få minutter hurtigere frem i myldretiden?

Erhvervslivet har også behov for at komme frem. Javist. Men de forlanger ikke en vestløsning, som iøvrigt fuldstændig afkobler E45 mod Frederikshavn, da motorvejen over Egholm kun har forbindelse til E39 mod Hirtshals.
Erhvervslivet har blot en forventning om at kunne krydse fjorden - og det behov kan et ekstra tunnelrør ved E45 sagtens imødekomme. Og oven i købet til nærmest den halve pris.

En begavet trafikforsker har netop fremlagt et forslag om en CITY-TUNNEL, som vil kunne aflaste Limfjordstunellen. Det forslag vil jeg gerne opfordre Folketinget til at se på med seriøse briller.

Dette forslag har en historisk parallel til anlægget af Silkeborg-motorvejen, der skulle have pløjet gennem de naturskønne Gjern Bakker og Gudenå-dalen.
I 11. time blev der fremlagt en ide om en alternativ linieføring, som var mere skånsom mod naturen. Anders Fogh Rasmussen, der var statsminister dengang, var personligt på besøg i den smukke natur, der stod til at blive ødelagt. Da han kom hjem, ændrede han mening omkring linieføringen. Dengang var politikerne store nok til at ændre en beslutning, de allerede havde truffet og reddede Gudenå-dalen fra ødelæggelse.
Jeg vil håbe, at vore dages politikere også er store nok til at indrømme, at de har taget fejl og så ændre den forkerte beslutning om at ødelægge Aalborg som en storby med bynær natur. Det er ok at tage fejl og lære af sine fejl. Det er meget mere værd i vælgernes øjne, end at man stædigt holder fast i en beslutning, der er truffet for mange år siden, når nu mange ting har ændret sig siden da. I denne sag er politikerne holdt op med at lytte og er uimodtagelige for ganske fornuftige argumenter. Det er ikke det, jeg kalder et velfungerende demokrati.

Jeg har et inderligt håb om, at Folketinget får mulighed for - for alvor at tage stilling til alle de ødelæggelser, som Egholmmotorvejen vil medføre for Aalborg, og at de tør stå på mål for alle de fine ord, som de ellers smykker sig med i debatten om klima, grøn omstilling og naturbeskyttede.
Hvis Folketinget vil leve op til sine egne politiske løfter, er sagen helt klar. Ideen om Egholmmotorvejen skal for altid skrinlægges.

Høringssvar ang. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Formålet med en lov

Formålet med lovændringer – også når det gælder anlægslove – bør være, at forbedre forholdene i Danmark og sikre, at love og regler er baseret på nutidige og fremtidige behov og værdier, ambitioner og målsætninger.

Udkastet til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse er i modstrid hermed.

Selve projektet og størstedelen af linjeføringen er udtænkt i fortiden. Løsningen er uambitiøs og forældet set med nutidens briller.

Klima, miljø og naturen

Alvoren ved ikke at tage hensyn til klimaet, miljøet og naturen bliver tiltagene tydeligt – for borgere og politikere. Det bør afspejle sig i nye love og også i planlægning af fremtidens transportløsninger.

Danmark ønsker at være foregangsland – også når det handler om klima, miljø og natur.

Andre lande er begyndt at tænke klimahensyn ind i deres transportpolitik. Eksempelvis har Østrig standset motorvejsprojekter ud fra klimahensyn og i Sverige er nybyg sidste løsning efter "nytænkning", "optimering" og "byg om".

Sæt vejprojekter på pause

Den 3. Limfjordsforbindelse er blot ét ud af flere vejprojekter undervejs, der er forældede og ikke tager tilstrækkeligt hensyn til klima, miljø og natur.

Transportministeriet bør sætte samtlige store vejprojekter, hvor planlægningen har været i gang over en årrække, på pause, mens det undersøges om projekterne overhovedet giver mening med de behov og værdier, der gør sig gældende nu og i fremtiden.

Og en opdatering af en forældet VVM, der kun kigger på konsekvenserne af én forudbestemt løsning, er slet ikke tilstrækkeligt. Der skal nytænkning og fremsynethed til.

Den 3. Limfjordsforbindelse bør således ikke realiseres i sin nuværende form.

Demokratiske Danmark

Derudover er det utilstedeligt, at Transportministeriet forsøger at bruge forslaget til anlægslov til at fravige andre love og indskrænke borgernes rettigheder og muligheder for at påvirke et så stort anlægsprojekt.

Denne omgåelse af andre love samt annullering af normale demokratiske procedurer er i direkte modstrid med de demokratiske principper vi bygger vores samfund på.

Hensynet til fremdrift i projektet er ikke proportionalt med at fravige love og klageadgange.

Transportministeriet bør ikke have yderligere beføjelser, men stedet i langt højere grad rådføre sig med eksperter indenfor klima, miljø, transport, støj mv. for at sikre de bedste løsninger for Danmarks borgere.

Forkast udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er således imod forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, og i særdeleshed imod at borgernes klagemuligheder indskrænkes, og at andre love fraviges.

En vedtagelse af anlægsloven vil ikke blot være en tragedie for Aalborg og de borgere og den natur, der bliver direkte påvirket, vedtagelsen vil også være et nederlag for det danske demokrati.

Det er en glidebane, når politikere forsøger at indskrænke borgernes muligheder for at bidrage med input og holdninger.

Lav i stedet forslag til love og løsninger, der gavner Danmark og som er værdige for Danmark.

Else Thomsen
[redacted]
[redacted]

ENERGINET
Myndighedsenheden

Energinet
Tonne Kjærsvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
28. december 2021

Forfatter:
Klik her for at angive tekst./SGL

NOTAT

HØRINGSSVAR - LOV OM ANLÆG AF EN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til udkast til Lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse. Energinet har gennemgået bekendtgørelsen med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse, særligt hvor det planlagte trace er i konflikt med Energinets eksisterende transmissionsanlæg.

1. Energinets bemærkninger

1.1 Indledende bemærkninger

Eltransmissionsanlæg udgør rygraden for de underliggende distributionsselskaber og er således altafgørende for forsyningssikkerheden i Danmark samt den grønne omstilling. Derfor er der behov for tæt dialog om, hvordan den kommende motorvej kan tilpasses de eksisterende eltransmissionsanlæg, som er meget vanskelige og dyre for samfundsøkonomien at tage ud af drift og ændre. Selv ved en mindre omlægning eller ændring af et eltransmissionsanlæg, skal Vejdirektoratet påregne minimum 2 års varsel til Energinet Eltransmission for realisering af eventuelle ændringer af anlæggene.

Med henblik på den videre dialog gør Energinet opmærksom på, at eltransmissionsanlæggene ved flere konfliktpunkter med den planlagte motorvej ligger med fuld tilstedeværelsesret med baggrund i tinglyste privatretlige rådighedsservitutter - og således ikke på gæsteprincip, som forslaget til anlægsloven beskriver som et grundprincip.

Energinets høringssvar baseres på oplysninger om motorvejsprojektet, som det fremgår af høringsmaterialet på Høringsportalen (december 2021) og visningen af "Arealbehov" i GIS-løsningen på vd.dk med opdaterede data fra den tidligere VVM-høring.

1.2 Tekniske bemærkninger

Som Energinet tolker jeres data, er der konflikt eller risiko for konflikt mellem forslaget til vejtrace og eltransmissionsanlæggene 6 steder, hvorfor der er behov for detaildata og teknisk dialog:

1. 400 kV luftledning Smorup-Ferslev, mast 87-88 (flere-systemer) samt 400 kV luftledning Års-Ålborg Syd, mast 78a-79a (flere-systemer). Se kortudsnit 1.

   Sideudvidelse mod øst v. Ellidshøj, syd-vest for højspændingsstation Ferslev. Teknisk udfordring vedr. topkote for den nye del af vejen under luftledningerne, som skal undersøges nærmere med supplerende data fra Vejdirektoratet og teknisk dialog.

2. 150 kV jordkabelanlæg Ferslev-Ådalen samt 150 kV jordkabelanlæg Håndværkervej-Mosbæk. Se kortudsnit 2 (Skråvej).

   Der planlægges etableres stor ny vej vest for Skråvej med skråningsanlæg på tværs af 2 parallelle 150 kV jordkabelanlæg, som ikke er beskyttet af rør på det pågældende sted. Vi opfordrer til, at skråningsanlæggene omkring vejen først påbegyndes vest for servitutarealerne for de 2 parallelle eltransmissionsanlæg. Desuden skal vi have en teknisk dialog om, hvordan det kan lade sig gøre at bygge en vej ovenpå jordkabelanlæggene, så disse beskyttes tilstrækkeligt samt afkøles tilstrækkeligt.

3. 150 kV jordkabelanlæg Ferslev-Ådalen samt 150 kV jordkabelanlæg Håndværkervej-Mosbæk. Se kortudsnit 3 (Furdalsvej).

   Der planlægges etableres stor ny vej syd for Furdalsvej på tværs af 2 parallelle 150 kV jordkabelanlæg, som ikke er beskyttet af rør på det pågældende sted. Vi har behov for detailoplysninger og teknisk dialog om, hvordan det kan lade sig gøre at bygge en vej ovenpå jordkabelanlæggene, så disse beskyttes tilstrækkeligt samt afkøles tilstrækkeligt, og så Energinet Eltransmission kan tilgå anlæggene for tilsyn og vedligehold med de nødvendige maskiner.

4. 150 kV jordkabelanlæg Ferslev-Ådalen samt 150 kV jordkabelanlæg Håndværkervej-Mosbæk. Se kortudsnit 4 (Skudshalevej).

   Placering af støjskærm skal tage hensyn til de 2 stk. parallelle 150 kV jordkabelanlæg. Dvs. at der ikke kan placeres stolper inden for en given afstand fra yderste leder på anlæggene. Vi har behov for teknisk dialog til afklaring af detaljer.

5. 150 kV jordkabelanlæg Hvorupgård-Skansen på den sydlige side af Teglværksvej, 9400 Nørresundby. Se kortudsnit 5.

   Placeringen af det sydligste regnvandsbassin er meget problematisk i forhold til tilstedeværelsen af 150 kV jordkabelanlægget. Vi har behov for en teknisk dialog om, hvor vidt det er muligt for vejprojektet at flytte det sydlige regnvandsbassin længere mod syd eller evt. mod nord op i nærheden af den markerede faunapassage.

6. 150 kV luftledningsanlæg Vendsysselværket-Hvorupgård, mast 26-27. Se kortudsnit 6.

   Det skal afklares ved teknisk dialog, hvordan den nye motorvejstilslutning kan etableres samtidig med tilstedeværelsen af luftledningsanlægget. Det er en problematik med langsgående vej ved et eltransmissionsanlæg, højdeforholdene til lederne samt byggeri i nærheden af mastefundamenter i relation til risiko for erosion, fundamentets styrke m.m.

1.3 Bemærkninger til udkast til lovforslag relateret til risiko for Energinet Eltransmissions anlæg og dermed personsikkerhed, anlægssikkerhed og forsyningssikkerhed

Hvis der pålægges nye vejbyggelinjer, eller hvis eksisterende vejbyggelinjer udvides til nye arealer, vil de skulle respektere allerede tinglyste servitutter om bl.a. eltransmissionsanlæg på disse arealer.

1.3.1 Ad § 2 om miljøvurdering

Der bør tilføjes: Anlægsmyndigheden forestår udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedr. det samlede projekt inkl. afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter.
(Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for Energinets ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger.)

1.3.2 Ad § 8 om betalingsspørgsmål vedr. ledningsarbejder

Stk. 1 og 2 bør slettes, da betalingsspørgsmål om ledningsarbejder ikke hører hjemme i anlægsloven.
Betalingsspørgsmål afklares ud fra bl.a. beliggenhed af luftledning/jordkabel, arealstatus(vejareal) og servitutter om ledninger og vejbyggelinjer. Desuden er der en ikke uvæsentlig tidsfaktor: Hvis ledningen blev etableret, før den eksisterende vej, er det ikke sikkert, ledningen er gæst over vejareal, hvorfor ledningsejer ikke skal betale for evt. ombygning/flytning.
Som udgangspunkt eksisterer Energinets anlæg med fuld tilstedeværelsesret udenfor vejareal samt vejbyggelinjepålagt areal. Udenfor vejareal og vejbyggelinjepålagt areal vil det derfor være anlægsmyndigheden, der skal betale for evt. ombygning/flytning af Energinets elanlæg grundet f.eks. etablering af regnvandsbassiner, sideanlæg m.v.
Ekspropriationsmyndighederne tager sig af eventuelle tvister, som beskrevet i § 10.

1.3.3 Hjemmel til afledte ledningsomlægninger

Energinet har ikke hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis vejloven ikke giver Vejdirektoratet hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

1.3.4 Arkæologiske undersøgelser

Der ses måske at kunne være synergi og samfundsøkonomiske fordele i, at anlægsmyndigheden medtager de arealer, der evt. skal anvendes til omlægning af ledningsanlæg i sine arkæologiske undersøgelser.

1.3.5 Anlægsøkonomi (afsnit 5.1 i bemærkninger til lovforslaget)

For at give det mest retvisende billede af samfundsøkonomien i vejprojekterne, bør omkostninger til afledte projekter medtages herunder omkostninger til eventuel ombygning af ledningsanlæg.

1.3.6 Ad afsnit 9.22.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet (i bemærkningerne til lovforslaget)

Der skrives:

> *Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan de ledninger, der i dag krydser motorvejen eller ligger tæt på udbygningen, vil kunne håndteres.*

1.4 Afsluttende bemærkning

Energinet har ikke været involveret i at vurdere, hvordan den nationale infrastruktur for elforsyning på transmissionsniveau kan håndteres. Der er således en ikke-påbegyndt opgave, som ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Vi ser frem til at blive kontaktet for teknisk dialog.

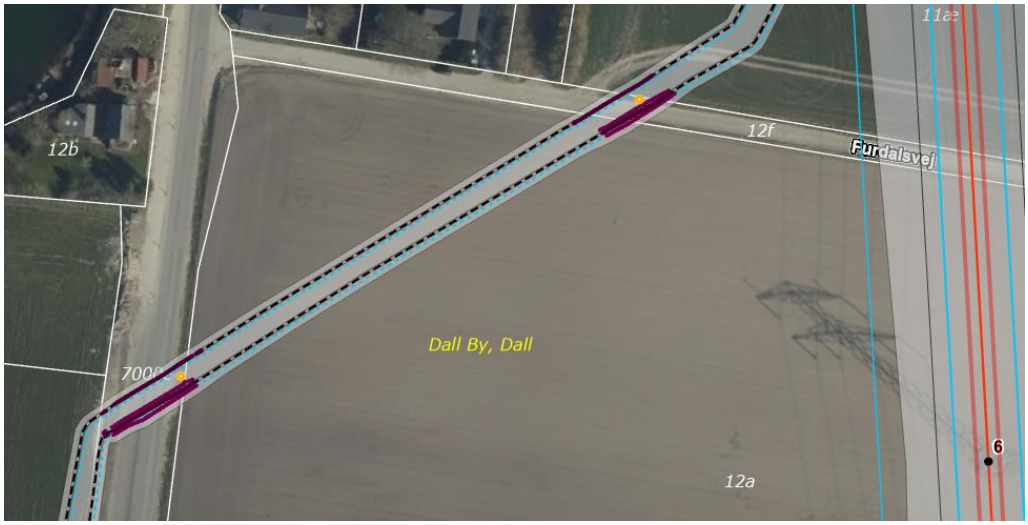
Energinet har som nævnt brug for minimum to års varsel, før eventuelle ombygninger kan være realiseret.

1.5 Kortudsnit

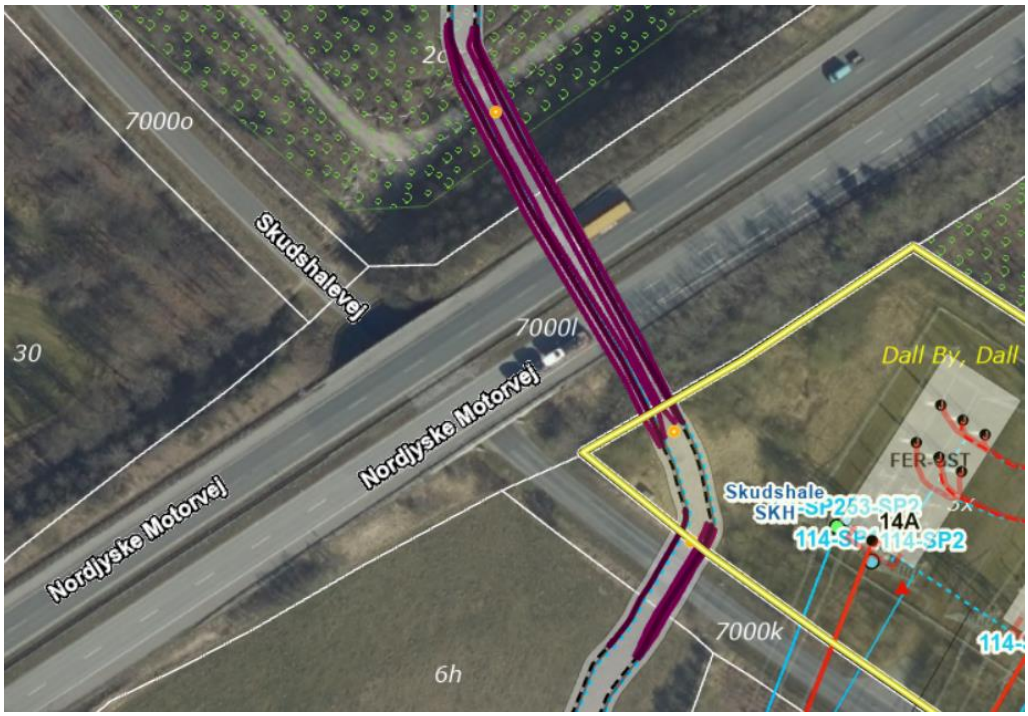
Kortudsnit 1

Kortudsnit 2

Kortudsnit 3



Kortudsnit 4



Kortudsnit 5

Kortudsnit 6

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk.

Kontakt 3.parter@energinet.dk vedrørende den tekniske dialog samt ledningsprotokol. Eventuelle tekniske eller rettighedsmæssige spørgsmål kan rettes til Landinspektør Anne Kjølhede Revald, direkte 61149723 eller funktionstelefon for Team 3. parter 70 22 02 75.

https://energinet.dk/El/Eltransmissionsnettet/Naar-du-har-et-elanlaeg-i-dit-nabolag-eller-paa-din-grund/ByggeriNaerElanlaeg

Med venlig hilsen
Sisse Guldager Larsen

Myndighedsenheden
Energinet

Høringssvar vedrørende forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur og biodiversitet negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO_2 udslippet.

Hertil kommer, at der både i områderne nord og syd for Limfjorden og i selve Limfjorden er store forekomster af asbestindhold, som slet ikke håndteres i den reviderede VVM-undersøgelse. På samme måde er der ikke taget højde for forekomster af PFOS/PFAS forureningen i dette område. Disse forhold bør afdækkes og der bør fremlægges en plan for, hvordan disse udfordringer håndteres, før der fremlægges et forslag til anlægslov i folketinget

Selv, hvis man ikke tager hensyn til asbest- og PFOS/PFAS forureningen, er investeringen ikke ud fra en samfundsøkonomisk beregning fornuftig og etableringen af denne vil herudover påføre Aalborg Kommune yderligere udgifter til veje for op imod en milliard kroner. De relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, kan derfor ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at skabe rammer for en markant forøget biltrafik på den eksisterende motorvejsforbindelse. Derfor skal der investeres i alternativer til øget bilkørsel i form af bedre forhold for cyklisme, kollektiv trafik, samkørsel, delebiler, pendlerparkering nord og syd for fjorden, fleksible arbejdstider m.v.

Mere negativ klimapåvirkning

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO_2 udslippet – hertil kommer det CO_2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens og Aalborg Kommunes klimapolitik.

Flere rammes af støj

Etableringen af motorvejen vil medføre at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og lang flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm,

Nørresundby og Lindholm. Dette vil også påvirke disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt.

Natur og rekreative områder forringes

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning.

Grundvandet trues

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup, som udgør 20 procent af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden.

Markant forringelse af Egholm som rekreativt område og turistdestination

Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Særlige udfordringer i anlægsperioden

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, bekymrende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området.

Alternativer til mere motorvej

Enhedslisten har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.
- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Aalborg Kommune og Region Nord går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Aalborg Kommunes bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af kommunen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i Aalborg Kommune.
- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).

- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Indtil denne er etableret, sikres gratis færgetransport her. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.
- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

For Enhedslisten Aalborg

Per Clausen

Supplerende bemærkninger til Høringssvar

Enhedslisten Aalborg har følgende supplerende bemærkninger til det tidligere indsendte høringssvar

Enhedslisten mener, at det er problematisk, at forslaget til Anlægslov giver Transportministeriet mulighed for at overtage Aalborg Kommunes myndighedsopgaver i forhold til naturbeskyttelse, lov om vandløb, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer, idet dette fjerner Aalborg Kommunes mulighed for at kontrollere disse vigtige områder og dermed fjerner vigtig kompetence fra kommunen og giver Transportministeriet mulighed for egenhændigt at tage beslutninger på disse områder.

Det er uacceptabelt, at anlægsloven lægger op, at flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren – og at omfanget af dette arbejde kan fastlægges ensidigt af Transportministeriet. Det betyder i praksis, at disse udgifter væltes over på forbrugerne i Aalborg Kommune. Efter vores opfattelse burde disse udgifter betales af de afsatte midler til projektet.

Vi ønsker også, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget, idet det udgør en uacceptabel indskrænkning i borgernes rettigheder.

Alt i alt giver disse elementer i anlægsloven Transportministeriet mulighed for at træffe en række beslutninger til skade for lokale interesser, natur og miljø, uden at borgerne har mulighed for at klage over disse afgørelser og uden at Aalborg Kommune eller Aalborg Forsyning har nogen mulighed for at stoppe disse. Alt i alt finder vi, at der er tale om urimelige indgreb i borgernes demokratiske rettigheder og Aalborg Kommunes myndighedsudøvelse.

For Enhedslisten Aalborg

Per Clausen

Nej tak til Egholmmotorvejen!

Ved anlæggelsen af en vestlig motorvej opnår man ikke den ønskede aflastning af den eksisterende E45.

De sidste 10 år har der været en trafikstigning i tunnelen på 2,4% årligt. Der er intet der tyder på at trafikstigningen bliver mindre. Vejdirektoratet skriver i vvm. undersøgelsen, at en vestlig motorvej, over Egholm, aflaster limfjordstunnelen med 24% og Limfjordsbroen med sølle 9%. Der skal ikke megen hovedregning til at fastslå, at trafikken i tunnelen vil være yderligere belastet af endnu mere trafik end den er på nuværende, når Egholmmotorvejen er færdigbygget. Det kan derfor undre mig, hvorfor byråd og regeringen ønsker en vestlig motorvej til en svimlende pris på 7,4 mia, fremfor et vendbart 3. rør med 3 spor, der kan aflaste tunnelen med 50 – 100% til den halve pris på 3,6 mia. Et andet alternativ vil være en City tunnel til 4,5 mia. da 47% af trafikken i tunnelen er lokaltrafik og tunnelen derfor kan benyttes til den gennemgående trafik. Begge forslag er de mindst miljøbelastende og man undgår støjbelastning for 26.000 borgere, der kommer til at bo op til vejføringen. Aalborg er den mest støjplagede by i Danmark, med støj, der overskrider de tilladte grænser. En Egholmmotorvej vil ikke kunne støjdæmpes, den ligger i 2 – 4 meters højde, fremfor at være gravet ned i niveau. Vi har for det meste vestenvind og med en vestlig motorvej vil støjen blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet. I Hasseris Enge og Sofiendals Enge må de leve med støj fra den 20 km. lange motorvej, der ligger tæt op ad den nyopførte bydel. Vi ved at støj har store sundhedsmæssige konsekvenser i form af hjertekarsygdomme, kræft og demens.

Som væsentlige argumenter, mod Egholmmotorvejen, kan nævnes:

At Egholm forbliver som en rekreativ ø, til stor glæde for 100.000 besøgende årligt. At den fredede lysbuede knortegås og strandtudsen bliver beskyttet og deres levesteder forbliver uberørte. Der er på privat initiativ, planer om at anlægge en naturpark på Egholm, på over 50% af landbrugsjorden. En fantastisk mulighed for mennesker i en storby, at komme til en unik natur på en grøn ø, uden brug af bil og med en færgesejlads på kun 5 min. Alle andre byer ville tage imod sådan et tilbud med begejstring. Hvorfor ødelægge denne mulighed med en altødelæggende motorvej?

At vestbyen er den mest rekreative bydel i hele Aalborg er indiskutabelt. Bydelen bliver flittigt brugt, som åndehul af massevis af mennesker, der valfarter til sejlklubber, roklubber, grønne områder og Vestre Strandpark. Et område hvor folk går ture, løber, cykler og bader. Et rekreativt område, der for altid vil være forpestet og ødelagt af støj.

At tro at vestbyen, kan klare en øget trafikmængde af til-og frakørsler til motorvejen er ønsketænkning. Annebergvej, Peder Skramsgade, Kong Christians Allé og Hasserisvej er i dag så befærdet, at der er store trafik køer morgen og eftermiddag. Vest byen og Hasseris vil blive et trafikalt helvede med de store trafikmængder en motorvej vil medføre. Er det den pris bydelens beboere skal betale for at bilister fra Jammerbugt kommune, kan komme 8 min. hurtigere i Bilka?

Så kære politikker. Køb ikke katten i sækken. Egholmmotorvejen er en dårlig investering!

Med venlig hilsen

Erik Larsen
[redacted]

Til Vejdirektoratet,

Att.: Niels Fejer Christiansen

Fremsendes pr. email

Aalborg, den 1. Januar 2022

<u>Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse</u>

Jeg henvender mig på vegne af gdr. Erik Mosegaard Pedersen, Høvejen 61, 9400 Nørresundby.

Nedenfor findes kommentarer til det fremlagte høringsforslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Kommentarerne angår:

- **Høringsprocessen er alt for overfladisk til at fungere som en miljøkonsekvensvurdering**
- **Samtidig er der ingen alternativer opstillet til Egholmlinjeføringen**
- **Lokale beboere og lokale interesser er ikke orienteret eller inddraget**
- **Samtidig er høringsfasen lagt så uhensigtsmæssigt for inddragelse som muligt**
- **Råstofforbruget ved at lægge vejen på en dæmning på Vendsysselsiden er aldeles for stort**
- **Landskabeligt vil dæmningen være dominerende på hævet havbund**
- **Hvoruptorpsøerne er ikke behandlet, skønt de er Vendsyssels største, og de ligger tæt op ad vejføringen**
- **Linjeføringen vil ødelægge Mosegaarden, og den vil ikke kunne videreføres rationelt.**

Staten ved Vejdirektoratet foretager anlægsarbejderne, hvorefter anlæggene overdrages til Aalborg kommune.

Processen omkring vedtagelsen af denne lov samt udførelsen af anlæggene indebærer afskæring af klageadgange efter en lang række af love, som repræsenterer natur, miljø og planlægning i det åbne land. Der er ikke store muligheder for at klage over vedtagelsen, da den sker ved lovgivning, og derefter vil anlægsmyndighedernes beslutninger, som ellers ville kunne påklages, kun kunne anfægtes inden for 6 måneders frist ved sagsanlæg.

Anlægsloven indeholder et væld af beslutninger, som har konkret og lokal betydning for naboer og lokalbefolkningen i øvrigt. Udover de landspolitiske betydninger anlægsloven har, indvirker loven direkte på en lang række borgeres ejendomme samt adgangsforhold og det åbne land, de færdes i.

Det havde derfor været på sin plads at inddrage lokalbbefolkningen i høringen af lovforslaget ved tydelig offentliggørelse og avertering, for i sjældent set omfang er høringsfristen for denne lov en afskæring af indvendinger.

Aalborg kommune er i den grad involveret i dette projekt, så kommunens initiativer kunne supplere eller træde i stedet for Vejdirektoratets.

Desværre virker det som om, at de to myndigheder har koordineret deres indsatser. Kommunen er mindst lige så passiv og lige så lidt inddragende som Vejdirektoratet.

Der er stilhed på alle fronter.

Høringen foregår fra 3. december 2021 til 2. januar 2022. Jul og nytår tager fokus fra omkring den 20. december og indtil fristens udløb, så udover debatten ikke er tilskyndet fra nogen myndigheds side, er høringsperioden også lagt af med den bagtanke, at der skal være så kort en frist og så lidt opmærksomhed som muligt.

Det er skuffende, at de ansvarlige myndigheder på den måde ser offentligheden som en modspiller. Det skyldes uden tvivl, at selve linjeføringen over Egholm hidtil har udløst en storm flere gange; men de lokale interesser bliver i dette politiske spil fuldstændig nedprioriteret.

Der kom 7.500 høringssvar på seneste høring til miljøkonsekvenserne af anlægget, hvilket er en slags rekord for den slags høringer. Der er således ingen tvivl om, at interessen findes derude. Der er heller ikke tvivl om, at Vejdirektoratet og Aalborg kommune har ønsket, at denne "succes" ikke skulle gentage sig.

Tilsvarende er det skuffende at opleve, hvor overfladisk anlæggenes meget store virkninger behandles i lovforslaget.

Det understreges flere steder, at selv om lovforslaget afskærer klageadgang i forhold til beslutninger og dispensationer, er det ikke hensigten, at de hensyn, som ligger bag lovgivningerne ikke skal forfølges på samme måde som i sædvanlig administration, og der skal være samme kvalitet i sagsbehandlingen.

Det fremgår ikke, hvorvidt de enkelte afgørelser vil blive offentliggjort, for den almindelige prøvelse af administrative afgørelser går jo igennem offentliggørelse. Henvises borgeren til at søge aktindsigt som eneste adgang til beslutningerne, svarer det til en mørklægning af sagsbehandlingen.

Der vil være afgørelser, som kan bæres igennem under henvisning til samfundsnytten, f.eks. dispensationer fra naturbeskyttelseslovens beskyttelse af naturtyper, hvor det i lovforslaget stilles i udsigt, at der vil blive udlagt erstatningsnatur i forholdet 1:2.

Derimod er det overraskende, hvor ubekymret forholdet til habitatbeskyttelsen behandles.

Det er udmøntning af et EU-direktiv, og vVi ved fra andre anlægsopgaver – også offentlige med samfundsinteresse – hvor svært det er at afgrænse leve- og ynglesteder især for de listede dyrearter, og beskyttelsen medfører ofte store krav til projekterne, fordi indgreb i første række skal undgås, og i fald det sker, da skal der ske en fuld kompensation for indgrebene.

For det første sker der i lovforslaget og den forudgående "miljøredegørelse" ikke en fuld opregning af, hvor habitatreglerne forventes at finde anvendelse, og for det andet findes der heller ikke udtømmende redegørelse for, hvorledes udfordringer vil blive løst.

For andre projekter ville dette være et springende punkt – eksempelvis er projektet Baltic Pipe underdrejet, fordi man stødte på en Bilag IV-art, som ikke var omtalt i godkendelsesgrundlaget. Det har medført ny godkendelsesprocedure med specifikke løsninger i forhold til hasselmusen og dens levesteder.

Et andet eksempel er vindmøllerne ved Aggersborg (Thorup), hvor miljøredegørelsen ikke indeholdt tilstrækkelig redegørelse for forholdet mellem vindmøllerne og kærhøgen, hvilket også medførte ny godkendelsesprocedure.

Det forenkler selvfølgelig behandlingen væsentligt, når Miljø- og Fødevareklagenævnet lukkes ude; men til gengæld gør det så eventuelle retssager det mere spændende; for det er ikke indtrykket, at nævnet har opfundet direktivbeskyttelsen selv. På den korte bane kommer man hurtigere og enklere fremad; men der er stor risiko for, at godkendelsesgrundlaget kan underkendes som utilstrækkeligt eller mangelfuldt.

Sammenfattende er det indtrykket, at trods alle påstande om det modsatte har dette projekt en særlig lempelig godkendelsesmåde, hvor miljøredegørelsesdelen får lov til at bevare et overfladisk niveau.

I forhold til den tidligere kommentar, Erik Mosegaard Pedersen indsendte, er der sket det fremskridt, at vejvandet vil blive opsamlet gennem Drastrup-området, hvor drikkevandet er særligt sårbart.

Dette fremskridt er dog beskedent, når tages i betragtning at selve anlægsarbejderne skal følges med omfattende grundvandssænkning (med efterfølgende nedsivning af vandet i området), og at vejen vil ligge oven på et indvindingsopland, som udnyttes hårdt. Begge forhold udgør så stor risiko for grundvandet, at det burde medvirke til en anden linjeføring.

Særlig må fremhæves, at ved uheld med udslip af miljøfremmede stoffer i større stil, bør forsinkelsesbassinerne langs vejen være dimensionerede så tilpas store, at videre udslip til omgivelserne kan afværges ved at lukke bassinerne af.

I Erik Mosegaard Pedersens kommentar til "miljøredegørelsen", gjorde han opmærksom på, at linjeføring gik meget tæt på søerne ved Hvoruptorp, hvilket kunne betyde påvirkning af bilag IV-arters levesteder, og også påvirke den øvrige naturtilstand i området. Det ses ikke ud af materialet, at dette har gjort noget indtryk. Faktisk er det ikke omtalt i Vejdirektoratets høringsnotat. Det er selvfølgelig ikke tilfredsstillende.

Erik Mosegaard Pedersen har i sin tidligere kommentar også gjort opmærksom på, at projektet på Vendsyssel-siden er landskabeligt urimeligt hårdt imod det åbne kystlandskab med hævet havbund. Det er urimeligt at lægge vejen på en dæmning igennem dette landskab, for visuelt bliver det endda meget markant. Vejdæmningen vil lukke af for de vide udsigter, som nærmest er kendetegnet for området.

Alternativet var at lægge vejen i terræn og så enten sænke de krydsende veje, eller at lave nogle broer.

Der er i Vendsyssel en meget ringe råstofforsyning, så hvis råstoffer af kvalitet skal benyttes til fyld og lign. ved vejbyggeriet, vil der blive en tæt trafik fra Himmerland og op igennem Limfjordstunnellen. Alene dette kunne tale meget for en løsning, hvor vejen lå i terræn med et væsentligt mindre råstofforbrug.

Afslutningsvis vil Erik Mosegaard Pedersen meddele, at hvis lovforslaget vedtages, vil opdelingen af hans ejendom i tre nogenlunde lige store stykker med store omveje fra hovedlodden til de to andre lodder betyde, at han ikke ser nogen fremtid for ejendommen som produktionslandbrug. Han vil derfor enten anmode om totaleksspropriation eller alternativt være åben for at afstå ejendommen til jordfordeling.

Venlig hilsen

Hans Ole Kristensen

Landboretskonsulent

Direkte +45 9635 1195

E-mail hok@agrinord.dk

Aalborg d. 02.01.2022

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med dette høringssvar ønsker jeg på det kraftigste at gøre indsigelse mod det foreslåede projekt og opfordrer til at det bliver trukket tilbage.

Jeg synes, at der fra mange sider er stillet meget relevante spørgsmål til projektet om dets klima- og miljømæssige følger og der er udarbejdet konstruktive forslag til alternativer, som jeg håber vil blive taget ind i den videre debat.

Argumenterne mod projektet er mange. Her er nogle af dem, der har betydning for mig:

- Den planlagte motorvej medfører støjforurening for yderligere 26.000 mennesker i en by, der i forvejen er hårdt støjplaget.
- Den planlagte motorvej vil ødelægge vigtige naturområder på bl.a. Egholm, i Hasseris Enge og ved Verdens Ende i Nr. Sundby. Områderne er vigtige og uerstattelige rekreative områder, der hver dag bruges af rigtig mange mennesker i Aalborg og Nr. Sundby. I stedet for at anlægge en motorvej i disse områder foreslår jeg at udvikle dem med gang- og cykelstier for at udbygge det rekreative område, der blev startet med bl.a. udbygningen af Friluftsbadet og etableringen af Vestre Fjordpark.

Jeg håber at den foreslåede anlægslov trækkes tilbage – og at der i stedet arbejdes videre med nye langsigtede forslag, der trækker på de alternative forslag, der er kommet frem i den hidtidige proces.

Venlig hilsen

Esben Svart Andersen

Kongerslev den 2.-1. 2022

Høringssvar vedr. Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse:

Jeg vil først beklage den korte tidsfrist, som det ikke er lykkedes at få forlænget. Det betyder at vi er mange, som ikke har fået tid til at lave bedre formuleringer og henvisninger til vore kritikpunkter. At høringsfristen netop skulle ligge i december måned med slut i dag, kort efter nytår, hvor alle har haft ekstra travlt..især når vi er nogle der også arbejder på helligdagene.

Jeg finder det desuden påfaldende, at fristen er den 2. januar, hvor det nyvalgte byråd i Aalborg endnu ikke er tiltrådt. Ved valget så vi jo, at der skete et betydeligt skred, som indikerede, at vi er mange, der er utilfredse med prioriteringen af en motorvej over naturperlen Egholm.

Jeg er ikke modstander af en 3. Limfjordsforbindelse, men stiller mig uforstående overfor den ensidige satsning på vestforbindelse og at der kun er lavet 1 VVM-undersøgelse (Egholmforbindelsen). *Hvorfor er der ikke lavet en VVM- undersøgelse i forhold til en østforbindelse?*

Trafikalt:

Aalborg udvikler sig hastigt mere og mere i den østlige del: store boligområder, industri, Østhavn, universitet, det nye Supersygehus. Trafikken ligger primært i dette område, og her er i forvejen tunnel. Denne tunnel er meget belastet i myldretrafikken: om morgen i sydgående retning med køer/langsom trafik til følge, og om eftermiddagen i modsat (nordgående) retning. Hvis der sker uheld her, sander trafikken helt til. Beregninger tyder på, at Egholmforbindelsen vil have minimal trafikal effekt. I løbet af de 10 år, som det vil tage at få bygget motorvejen, så er vi oppe på det samme pres som vi ser i dag.

Her ville et 3. rør være en stor aflastning, da det både kan afhjælpe ved uheld i et rør, men også fungere fleksibelt så der kan være 2 rør i samme retning alt efter hvilken vej trafikken presser mest på. (et lignende tiltag ses med god effekt i Tyskland i Elb-tunnelen).

Dette 3. rør vil aflaste trafikpresset betydelig bedre end en vestlig forbindelse. Samtidig er et 3. rør betydelig billigere i anlæg, og der kunne så bruges penge på at opsætte flere støjskærme langs motorvejen i de bebyggede/berørte områder i Aalborg og Nørresundby, der ligger tæt på motorvejen.

Støjforurening:

Hvis Egholmslinien gennemføres, vil Aalborg blive omkranset af motorvej til begge sider. I forvejen er Aalborg den mest støjplagede by i Danmark, og en vestforbindelse vil skabe en yderligere støjforurening for nye ca 26.000 borgere i umiddelbar nærhed. Desuden er vestenvind jo den fremherskende, så vinden vil sende mere støj ind over Aalborg by, desuden planlægges en del af motorvejs-strækningen som højbro, hvilket kun vil forværre situationen og ingen mulighed for effektiv støjdæmpning. Vi når nemt over den vejledende grænseværdi på 58dB.

Miljøforurening:

I linieføringen for Egholmsforbindelsen ligger der gamle asbestdeponeringer, som vil udgøre en reel fare for miljøet i Limfjorden, men da også for beboerne i området, da der skal fjernes tonsvis af det farlige asbest, hvis fibre kan føres langt væk med vinden. Der foreligger ingen plan om, hvordan asbesten er tænkt fjernet og der er heller ikke lavet økonomiske beregninger på, hvad det vil komme til at koste (VVM nævner ikke asbest, selv om man ved selvsyn kan se det nede ved fjorden, og der nu er sat kommunale advarselsskilt op

ved området på Aalborg-siden, desuden er det sandsynligt, at der også er asbestdepoter på Nørresundby-siden af ældre dato)

Ved en anlæggelse af Egholm-motorvej er der fare for forurening af vores grundvand, både Drastrup Vandværk og Lindholm-Hvorup Vandværk ligger i områder, hvor jordbunden er meget sårbar, så der derfor er forbud mod byggeri og ændringer i området, der samlet forsyner 1/3 af Aalborgs beboere med rent drikkevand. Hvis Egholm-motorvejen vedtages, skal disse forbudszoner ophæves!

Ødelæggelse af rekreative områder:

Hvis Egholmlinien gennemføres går den igennem nogle af Aalborgs mest naturskønne områder. Øen Egholm fungerer som et rekreativt åndehul midt i storbyen. På kun 5 minutter kommer man frem til den økologiske ø, hvor man med udsigt til storbyen, oplever stilhed og enestående natur, der også rummer flere truede dyrearter (bilag lV-arter), som vi er forpligtede til at beskytte. Natura 2000-områder findes også i den umiddelbare nærhed af linieføringen, og både Aalborgs og Nørresundbys (Lindholm) vestside har grønne åndehuller nede ved fjorden. Disse pletter vil blive ødelagt af en evt ny motorvej.

Et flertal af Aalborgs borgere siger nej til Egholm motorvej:

Endelig vil jeg til sidst nævne, at et flertal af Aalborgs borgere netop er imod, ikke en 3. Limfjordsforbindelse, *men* at linieføringen skulle ligge via Egholm (jvf Jysk Analyse, Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, november 2019). Og i den forbindelse virker det uforståeligt, at Aalborg kommune selv betaler 600 mio kr hertil, da det er en statslig opgave, og kommunens penge sagtens kunne bruges på eks forbedret offentlig service i disse nedskæringstider.

Jeg håber, at I vil tage disse betragtninger alvorligt og endnu en gang overveje at flytte den 3. Limfjordsforbindelse mod øst (tunnelrør): *det er billigere, giver bedre trafikal effekt, mindre støjforurening, mindre miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser, bevarelse af grønne rekreative åndehuller i storbyen.*

Jeg er selv født og opvokset i Nørresundby, arbejder nu i Aalborg Vestby (tidligere nordenfjords via tunnel) og stadig borger i Aalborg kommune.

Med venlig hilsen

Eva Due Kristensen

Til folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at Egholmlinjen har store konsekvenser, som beregningerne ikke indeholder i gennemarbejdet form. Derudover giver løsningen meget få trafikale fordele i forhold til de store miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser.

Det drejer sig fx om:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Trafikale udfordringer, der netop skabes med Egholmlinjen – i stedet for løses
4. Derudover indeholder Anlægsloven store demokratiske udfordringer i forhold til borgernes rettigheder.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes op til 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

2. Asbestforurening

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen.

3. Trafikale udfordringer

Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger.

Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forholde sig objektivt til flere løsninger.

Anlægsloven lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Venlig hilsen

Gitte Djernis Andersen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.

Manglende alternativer

Det er min opfattelse, at projektets enorme negative konsekvenser for mange menneskers sundhed, biodiversitet, miljø og nærmiljø er alt for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.
Det er derfor helt urimeligt, at der ikke er undersøgt alternative løsninger, når projektet er så ødelæggende. Der er kun lavet VVM-redegørelse for denne ene løsning på trods af, at der har været adskillige andre forslag stillet af organisationer og borgere. Der mangler en mulighed for politikerne til at kunne afveje fordele og ulemper for både trafikafvikling kontra negative konsekvenser, når kun denne ene løsningsmulighed er undersøgt.

Sundhedsmæssig katastrofe

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 flere borgere, der i dag ikke er belastet af sundhedsskadeligt støj, vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by og er mere støjplaget end enhver tysk by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.
Der er en god grund til, at man ikke længere placerer motorveje klos op af byer. Her er der oven i købet ikke taget højde for, at motorvejen ikke kan graves ned, men kommer til at ligge højt hævet i et fladt eng-landskab. Sammenholdt med de uheldige facts, at bebyggelserne øst for motorvejen både syd for fjorden og nord for fjorden er i stigende landskab samt den herskende vindretning i vestlige retninger, vil betyde, at støjproblemet er endnu større end Vejdirektoratet har beregnet. De har nemlig IKKE taget højde for den fremherskende vindretning, der er udtalt i Nordjylland.
Visse steder vil motorvejen skulle hæves over eksisterende veje og jernbaner, hvor den vil blive placeret i 8-9 meters højde. Det er ikke muligt at lave støjværn i disse højder.

Asbestforurening

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Denne asbestforurening er ikke medtaget i VVM-redegørelsen, men er påvist af flere uafhængige kilder og kan ses med det blotte øje i

form af eternitplader i fjordkanten nær den planlagte pacering af tunnel mellem aalborg og Egholm. Aalborg Kommune har desuden med advarselsskilte i området gjort opmærksom på asbestfaren. Af uvisse årsager har Aalborg Kommune IKKE oplyst Vejdirektoratet om disse asbestdeponier.
Ingeniørernes tidsskrift ing.dk har den 22. december 2021 en artikel hvor juraprofessor Peter Pagh, Københavns Universitet udtaler, at Region Nordjyllands kortlægning af asbestdeponier betyder, at Vejdirektoratet "skal belyse hvilke miljøvirkninger, anlægsarbejdet kan have ved anlæg af vej på en fyldplads med forventelig asbest, og der skal tages stilling til disse miljøvirkninger i VVM-tilladelsen. Det kan ikke vente til senere." Peter Pagh mener altså ikke, at det er lovligt at vente til detailprojekteringen eller anlægsfasen, som Transportministeren har udtalt.

Bynære rekreative områder ødelægges

Bynære rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en snæver motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.
Det vestlige Aalborg og Nørresundby er det attraktive åndehul for byens borgere med masser af grønne områder og sports- og fritidsklubber.
Eksempler:
Egholm: unik beliggenhed af ø tæt på storby og et yndet udflugtsmål for byens borgere, der mister sin attraktion som ø med stilhed - (vandt Stilhedsprisen i 2019 netop for sin unikke mulighed for stilhed tæt på en storby).
Vestre Fjordpark, sportsdykkerklub, vinterbadeklub, sejlklub, lystbådehavne, roklubber, kano- og kajakklubber, campingplads, maritimt miljø langs fjordbredden, der netop er forskånet for heftig trafik og støj og derfor er et attraktivt miljø for hele Aalborg.

Truer drikkevand

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer, der indeholder ca. 1/3 af byens vandreservoirer. Et område, der i dag er pålagt strenge regulativer for netop at forhindre forurening.

Økonomisk ikke rentabelt

At det samtidig er en økonomisk voldsomt dyr løsning, der er estimeret til minimum 7,9 mia. kroner og dermed gør det til en samfundsøkonomisk bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning, gør det endnu mere uforståeligt, at ingen alternativer er undersøgt.
Ovenikøbet er der lovet et kommunalt tilskud til denne statsopgave på 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Et kommunalt tilskud som borgmester Thomas Kastrup-Larsen selv har ytret betænkelighed ved, at der ikke er lovhjemmel til at yde. Falder dette lovmæssigt tvivlsomme tilskud væk, bliver forrentningen endnu dårligere, da dette tilskud er sat som en betingelse for projektet.

Trafikalt dårlig løsning

Trafikalt løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau også når trafikken åbnes for på Egholmmotorvejen. Dette er ikke bare en påstand - det er Vejdirektoratets egne tal fra VVM-redegørelsen.
Trafikalt ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.
Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser, universitetet og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus i øst.

Biodiversitet trues

Naturen presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter.
Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder.

Juridisk og demokratisk proces tilsidesættes

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene.
Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Jeg vil opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

Med venlig hilsen

Flemming Jensen
[redacted]

Modtager
Vejdirektoratet
Niels Fejer Christiansen
[redacted]

Afgiver
Flemming Midtgaard
[redacted]

Høringssvar til:
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

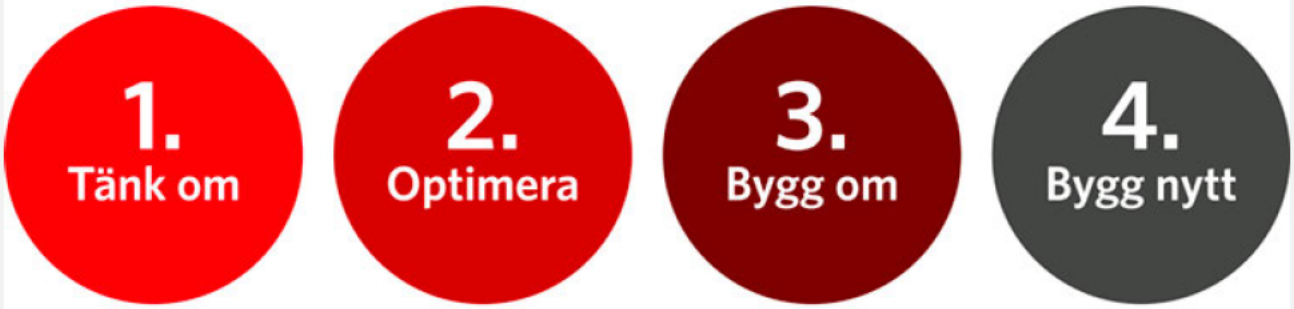
Baggrund for høringssvar

Herværende høringssvar afgives på husstandens vegne og som privatperson.
Jeg er meget engageret i lokale forhold og i foreningslivet i lokalområdet. Her ud over er jeg næstformand i foreningen LAK, der er paraplyorganisation for samtlige Samråd i hele landdistriktet i Aalborg Kommune.
Desuden er jeg valgt medlem af Landdistriktsudvalget i Aalborg Kommune og Det grønne råd, også i Aalborg Kommune.
Jeg er derfor særdeles godt orienteret om lokalpolitiske forhold, herunder også mobilitetsforhold og natur og miljøforhold.

Mit høringssvar er motiveret af, at forslaget til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, ikke er funderet i såvel faglige som saglige og fuldt belyste forhold, men udelukkende bygger på nogle politiske holdninger og vurderinger og på mangelfulde VVM undersøgelser.

1.) **Forarbejdet til lovforslaget**
De gennemførte VVM undersøgelser har ikke med nogen faglig overbevisning dokumenteret hensyntagen, til de aspestforhold der er omkring linjeføringen i form af ældre aspestdeponi.
Der er tale om aspestdeponi, der blev anlagt uden sikring af fjordmiljøet. Først 11 år senere i 1988 blev arealet sikret langs fjorden. Ved ekstremt højvande er der dog fortsat risiko for udvaskning af aspestfibre. Det vil sige at der er overvejende sandsynlighed for, at der findes aspestfibre spredt i et større område langs fjorden, også der hvor linjeføringen skal krydse fjorden.
Desuden skal der i forbindelse med linjeføringen etableres en tilkørselsvej, som kommer til at løbe tværs gennem det kendte aspestdeponi.
De gennemførte VVM undersøgelser har heller i8kke i tilstrækkeligt omfang belyst og vurderet alternative løsninger. Bl.a. savnes der en undersøgelse af en Citytunnel og dennes betydning for trafikaflastningen af såvel Limfjordsbroen som nuværende Limfjordstunnel.
Der savnes også en økonomisk og trafikal undersøgelse i VVM rapporten af en udviddelse af nuværende tunnelforbindelse over fjorden, som ifølge fagfolk vil være 40 – 50% billigere ende det fremlagte forslag.
Det anfægtes at ingen af disse forhold er tilstrækkeligt belyst i de hidtidige VVM undersøgelser.

2.) **Trafikale undersøgelser**
Der er ikke forud for anlægloven foretaget dybdegående trafikundersøgelser der belyser de faktiske forhold. Herunder om der kunne tænkes andre og mere samfundsøkonomiske løsninger.
Man kunne med fordel have benyttet sig af en svensk model der benævnes Fire-trins prinsippet, som belyses i det efterfølgende afsnit.



Fire-trins princippet

1. Tænk dig om
Første skridt er først og fremmest at overveje tiltag, der kan påvirke behovet for transport og rejse samt valg af transportform.

Eksempler på tiltag: Placeringer, arealanvendelse, skatter, afgifter, parkeringsafgifter, tilskud, samarbejde, rejsefri møder, hastighedsgrænse, koordineret distribution, information, markedsføring, rejseplaner og -programmer med videre.

2. Optimering
Det andet trin involverer implementering af tiltag, der fører til en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.

Eksempler på tiltag: omfordeling af arealer, busbaner, signalprioritering, ITS-løsninger, specialdrift, koordineret togplan, øget frekvens, logistikløsninger, rejseplanlæggere og så videre.

3. Genopbygning
Om nødvendigt udføres det tredje trin, som involverer begrænsede ombygninger.

Eksempler på tiltag: forstærkninger, trimmeforanstaltninger, bæreevnetiltag, udvidelse, perronudvidelse, omfartsspor, ramper, uddybning i sejlrender, ITS-løsninger, overkørsler, installationsspor mm.

4. Byg nyt
Fjerde trin udføres, hvis behovet ikke kan opfyldes i de tre foregående trin. Det betyder nye investeringer og/eller større ombygningstiltag.

Eksempler på tiltag: nye jernbaner, dobbeltspor, omfartsveje, nye motorveje, transportinvesteringer, centrale kombiterminaler, cirkulationspladser, nye stationsplaceringer, BRT-løsninger, elmotorveje, forbindelser til lufthavne, busbaner, nye mødespor med mere.

Det ville efter vores opfattelse have været rettidig omhu, om de ovenfor nævnte principper var blevet fulgt, samt at det aktuelle lovforslag til anlægslov blev udformet efter, hvilket af de 4 trin der var det mest samfundsøkonomiske og klimamæssigt mest ansvarlige.
Det anfægtes, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse alene hviler på politiske argumenter og ikke på faglighed og saglighed, som beskrevet i "Fire-trins princippet"

3.) Demokratiske principper

Af lovteksten i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at såvel kommunale myndigheder, som Regionale myndigheder, private borgere og foreninger i øvrigt, bliver frataget enhver mulighed for at gøre indsigelser, eller afgive klager over forhold som strider mod eksisterende lovgivning. Desuden fratages man muligheden for retslig prøvelse ved anfægtelse af anlægsarbejdet.

Vi finder det dybt angribeligt, at de retsprincipper der i øvrigt er gældende i vores demokratiske samfund, på denne måde sættes ude af funktion. Desuden sætter vi spørgsmålstegn ved om disse forhold kan være grundlovsstridige.

4.) Anbefaling

Som direkte berørt part forventer vi at lovgiverne tager det hensyn, at hvis vi i lokalområdet skal tåle de følgevirkninger en vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ville påføre os, at der sikres at en vedtagelse af loven sker på et så oplyst og fagligt grundlag, at der ikke kan herske nogen som helst tvivl om, at den valgte løsning på alle parameter er den ubetinget bedste løsning.

Det er i midlertidig ikke den opfattelse vi som borgere sidder tilbage med.

På den baggrund, som anført i punkt 1 – 4, anmoder vi om, at lovforslaget udskydes og at hele processen i forbindelse med lovgrundlaget sættes på pause, indtil der er foretage nogle flere og mere dyberegående undersøgelser af hele projektet.

Aalborg / Nørholm d. 26. december 2021

Flemming Midtgaard

Egholm, 29. januar 2021

Høringssvar til forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Foreningen Søholt, Egholm 4, består af 11 fritidshuse placeret ca. 600 m fra det planlagte motorvejstracé over Egholm. Foreningen har siden 1918 været et rekreativt fristed hvor stilheden, naturen, fjorden og den friske luft er de væsentligste elementer for foreningens medlemmer.

Søholts rekreative værdier vil utvivlsomt blive ødelagt ved etablering af en motorvej over Egholm, hvilket uddybes herunder:

Støj:

Motorvejen vil medføre støjgener på Søholt. Ifølge VVM-redegørelsen indenfor 53-58 dB i gennemsnit, men det frygtes at støjniveauet i perioder vil være højere pga. hyppig vestenvind og høj trafikbelastning.

I VVM-redegørelsen indregnes Kolonihaveområdet Voerbjerglund Haveselskab og Haveforeningen Åblink i Lindholm, som en del af støjbelastede boliger, men Søholt er ikke indregnet, eller nævnt som potentielt støjplaget, på trods af placering i den beregnede støjbelastningszone.

Natur:

Naturen på Egholm er unik. I Nørredybet kan der jævnligt observeres lysbuede knortegæs som placerer sig netop her i læ for vestenvinden. Herudover mange andre ande- og strandfugle ved Nørredybet og på de uberørte strandenge på Egholms østside. Der observeres ofte sæler ud for Søholt. Egholm har en stor bestand af råvildt som også vil få svære kår ved etablering af en afskærende motorvej.

Turisme:

Egholm benyttes at mange turister hvert år. Turisterne søger Egholm netop på grund af naturen, gode vandreruter, stilheden og placering få minutters sejlads fra Aalborg Centrum. Mange institutioner, skoler mv. benytter øens faciliteter til endagsudflugter ligesom at Kronborgskovens shelters bruges af mange til overnatning i det fri. En motorvej vil gøre øen til et lidet attraktivt turistmål.

Færgefart og tilknytningsforhold:

Ikke mange steder i Danmark findes en naturskøn ø tæt ved storbyen. Netop den tætte placering på Aalborg og den korte færgefart gør den helt unik. I kraft af færgen har øen en stærk tilknytning til Aalborg Vestby, Vesterkær Sogn, mv. I tilfælde af færgedriftens nedlæggelse som resultat af etablering af til- og frakørsler på øen eller en parallelbro til Lindholm, vil det stærke bånd til Vestbyen forsvinde. Historisk set har Søholt været et fristed for netop beboere i Vestbyens lejlighedskarréer. Egholm er en del af 9000 Aalborg – ikke 9400 Nørresundby.

På vegne af Søholt, Egholm

Formand Hans Jørgen Magnussen

Bestyrelsesmedlem Lisbeth Hansen

Kasserer Søren Thorndahl

FORSVARSMINISTERIET

Til: Vejdirektoratet

Forsvarsministeriets høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Dato: 4. januar 2022

Enhed: TRG
Sagsbeh.: FMN-NUG
Sagsnr.: 2021/008835
Dok.nr.: 324739
Bilag: Ingen

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 9
1060 København K

Tlf.: +45 7281 0000
Fax: +45 7281 0300
E-mail: fmn@fmn.dk
www.fmn.dk

EAN: 5798000201200
CVR: 25 77 56 35

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 0063
E-mail: mma@1net.fmn.dk

Forsvarsministeriet har den 2. december 2021 modtaget Vejdirektoratets høring over udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg.

Forsvarsministeriet skal i den forbindelse bemærke følgende:

Ad lovforslagets § 5, stk. 2:
Det fremgår af § 5, stk. 2, i det fremsendte lovforslag, at:

> "Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning (…) finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov."

Det fremgår desuden af de almindelige bemærkninger til lovforslaget under punkt 3.1.9, at afvandingssystemer skal dimensioneres, så de kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger, og at de som udgangspunkt etableres som våde bassiner. Forsvarsministeriet har i øvrigt forstået forslaget således, at de regnvandsbassiner, der er omfattet af projektet, er planlagt til at skulle etableres indenfor 13 km af Flyvestation Aalborg.

Ifølge planlovens § 29 skal erhvervsministeren fremsætte indsigelse over for et forslag til kommuneplan og ændringer til en kommuneplan, der ikke er i overensstemmelse med nationale interesser.

I medfør af planlovens § 2 a offentliggør erhvervsministeren hver fjerde år en oversigt over sådanne nationale interesser.

Det følger af punkt 4.4.8 i den senest offentliggjorte oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningen, at et af de nationale hensyn, som skal varetages i den kommunale planlægning, er, at der ikke planlægges for anlæg, der kan tiltrække fugle, inden for en afstand af 13 km fra militære flyvestationer (…), medmindre det er dokumenteret over for Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse (FES), at der ikke vil være forøget risiko for sammenstød mellem fugle og fly som følge heraf. Ved udpegning af lavbundsarealer i disse områder,

skal det afklares med FES, om området kan naturgenoprettes, uden at flysikkerheden forringes.

Baggrunden herfor er, at regnvandsbassiner kan tiltrække fugle og derved udgøre en væsentlig fare for flyvesikkerheden (”bird strike”).

Det er Forsvarsministeriets vurdering, at det er væsentligt, at FES – af hensyn til flyvesikkerheden – fortsat får mulighed for at stille krav til de enkelte regnvandsbassiner eller lavbundsarealer.

Ad lovforslagets § 8, stk. 2:
For så vidt angår det fremsendte lovforslags § 8, stk. 2, skal Forsvarsministeriet bemærke, at ministeriets ekspropriation af NEPS-ledning ikke ses at være omfattet af denne bestemmelse.

Forsvarsministeriets NEPS-ledning krydser vejanlægget på henholdsvis matr.nr. 1o og 1p Hvorup By, Hvorup. Forsvarsministeriets rørledning er tinglyst den 5. maj 1961 på de berørte matrikler. Rørledningen er eksproprieret efter reglerne i forordning af 5. marts 1845, jf. § 2, i lov om ekspropriation i militær øjemed.

Forsvarsministeriet foreslår, at det tilføjes i lovforslagets § 8, stk. 2, at undtagelsen i bestemmelsen tillige omfatter arealer, der er eksproprieret efter lov om ekspropriation i militær øjemed til forsvarsformål.

Ad NATO:
Forsvarsministeriet gør i øvrigt opmærksom på, at broer og veje i henhold til ”Transportation Network Infrastructure Parameters to enable NATO’s Freedom of movement” bør klassificeres til at understøtte en bruttovægt på minimum 130 ton (MLC).

Undertegnede kan kontaktes ved eventuelle spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Nina Goel
Specialkonsulent

Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Ved ethvert anlægsarbejde, bør det første spørgsmål man stiller sig være: Hvordan løser vi udfordringen med dem mindst mulige påvirkning af omgivelserne. Mennesker, natur og miljø.

Måske er en ny motorvej vest om Aalborg den mest effektive måde at afhjælpe trafikudfordringerne i området på, men de negative påvirkninger af mennesker, natur og miljø i området er enorme.

En udbygning af den bestående motorvej øst om Aalborg vil derimod have langt mindre påvirkning på dens omgivelser og sikre muligheden for at Aalborg og omegn kan udvikle sig forskelligt i øst og vest. Effektive løsninger mod øst og rekreative og miljøvenlige løsninger mod vest. Diversitet vil altid være at foretrække.

Støj har stor indflydelse på vores livskvalitet og med en vestlig linjeføring, vil mange husstande blive påvirket af ny støj. Udbygningen af den eksisterende motorvej vil ingen væsentlig påvirkning have støjmæssigt. Tilmed vil støjen kunne reduceres med nye støjreducerende tiltag. Her hvor vi bor, har vi den eksisterende motorvej ca. 1 km øst for os. Vi lever i et "vestenvindsland", så langt de fleste dage oplever vi den ikke som generende, men på stille dage eller dage med norden- eller østenvind, så påvirkes vi af støjen. Uanset hvor godt man støjdæmper, så vil en motorvej VEST om Aalborg påvirke befolkningen i og omkring Aalborg langt mere end østforbindelsen.

Forurening omkring en ny motorvej vil påvirke nærmiljøet og kan true grundvandet. Store mængder microplast vil blive frigivet til miljøet og uanset hvilke afvigeløsninger man vælger, så vil kun en mindre del blive "opsamlet". Vores grundvand er i forvejen truet af nedsivende pesticider. Motorvejen går gennem to områder hvor der indvindes grund-vand, så på sigt må man forvente at grundvandet i området bliver påvirket.

Fauna og flora vil blive påvirket negativt. Odderen findes i og omkring Lindholm å. De senere år har vi bemærket dens tilstedeværelse mere og mere. Flagermus ses i større og større mængder på ejendommen hvor vi bor. Frøer og tudser af forskellig art ser vi også i større mængder på forskellige tider af året. Men fauna og flora generelt vil blive påvirket af en ny vej gennem området uanset hvor mange faunapassager man laver. Erstatningsnatur! *43,6 ha strandenge, moser og rigkær, overdrev, ferske enge og 10 søer, som skal erstattes.* Kan man det? Det er lidt som den forurenende virksomhed, der køber sig aflad ved at købe Co2 kvoter eller plante træer i Afrika. Det er bedre end ingenting, men det erstatter ikke det som forsvandt.

Rekreative områder vil forsvinde, eller blive mindre attraktive p.g.a. ny støjpåvirkning. Os, der bor i områder mister de strandenge, moser, søer m.v. som forsvinder i vores nærområde og det hjælper ikke os at de genetableres langt væk fra hvor vi færdes til daglig. Vestre Fjordpark, Lindholm Søpark, Egholm og andre områder, hvor folk finder frirum, vil blive stærkt påvirket og dermed reduceres glæden ved at færdes i det fri. Det er folkesundheden der er på spil!

Egholm – øen i midten af linjeføringen og af Limfjorden, vil blive reduceret fra et stykke uberørt natur, et rekreativt område, en attraktion - til en praktisk plet midt i Limfjorden, som man suser hen over. For altid tabt for eftertiden som det den var. Jeg ser så mange andre muligheder for den ø! Det er jo fantastisk at have et stykke natur, så tæt på storbyen. 5 minutters sejlads, bringer dig fra storby til ø-natur! Der er ikke sket meget på Egholm og sådan kan man vælge at beholde den, men man kunne også udnytte øen til noget langt mere visionært. Øget bosættelse på naturens præmisser med hurtig adgang til storbyens tilbud.

Økonomien i de to linjeføringer er ikke tilstrækkelig belyst. Første gang jeg så en redegørelse for projekt 3. Limfjordsforbindelse - for ca. 15 år siden, da var der 3 mulige linjeføringer og 3 budgetter, hvor et ekstra tunnelrør mod øst var klart den billigste løsning og hvor netop økonomisiden var det væsentligste argument for at vælge den løsning. Rapporten udarbejdet af COWI.

Så kom der en ny redegørelse. Måske var det den første egentlige VVM redegørelse. Her havde COWI gravet et spadestik dybere, og fundet jordbundsforholdene mod øst så vanskelige, at budgettet for den linje måtte opjusteres væsentligt. Vupti! Der forsvandt et vigtigst argument for den linjeføring!

Vi har allerede en tunnel mod øst. COWI er et erfarent foretagende. Hvordan kan jordbundsforholdene komme som en overraskelse? Det er vel netop dem man bør undersøge for at kunne lave et budget for anlægsarbejdet. - Jeg kunne godt ønske mig at en anden uvildig part end COWI undersøgte forholdene og kom med nye økonomiske beregninger.

Trafikregulering i perioder med spidsbelastning, færdselsuheld eller vejarbejde mener jeg klart vil være lettere, hvis man har et ekstra tunnelrør tæt på den eksisterende tunnel. Indenfor kort afstand, vil man kunne vende trafikken i rørene og dermed udnytte kapaciteten bedst muligt. Reaktionstiden vil være langt kortere, end på en ny vej, er er 20 km lang.

Som borger i det berørte område, føler jeg det er meget svært at blive hørt. Det er som om en stor del af beslutningstagerne fra starten har lagt sig fast på en linjeføring vest om Aalborg.

Jeg undrer mig også over at vi ikke er blevet orienteret direkte om udkastet til Lov om 3. Limfjordsforbindelse. Myndigheder og organisationer høres, men ikke de personer som bliver direkte berørt af loven. En besked i e-boksen ville vel ikke være for meget af forvente.

For mig som almindelig borger i dette land, virker det også skræmmende at læse:

"På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."

Hvor er demokratiet henne? Man laver en lov, der tilsidesætter andre love og klagemuligheder, for at få et projekt igennem uden for megen besvær!

Jeg sidder med en fornemmelse af at Trafikministeriet og Vejdirektoratet har den samme magt i Danmark som Våbenlobbyen har i USA. Vi lever i et rigt land. Vi burde have råd til at tænke i andre værdier end trafikpolitiske. Miljø, sundhed, klima m.v.

En forkert beslutning, truffet i fortiden, men endnu ikke udført, bør tages op til ny vurdering og gøres om. Der er så meget andet på spil i denne sag.

Freddy Børlund Larsen

Høringssvar vedr. *Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse*

Fremtidens Aalborg
http://www.fremtidensaalborg.dk

1. januar 2022

Indhold

1 Indledende bemærkninger **1**

2 Betydningen af trafikspring **2**

3 Asbestaffald ved den planlagte linjeføring **3**

4 Anbefalinger **3**

Litteratur **4**

1 Indledende bemærkninger

Dette svar er indsendt af foreningen Fremtidens Aalborg, i denne sammenhæng repræsenteret ved foreningens kontaktperson Hans Hyttel, Bondropsgade 12A, 9400 Nørresundby.

Foreningen bemærker med stor bekymring den begrænsning af klageadgang og tilsidesættelse af øvrig lovgivning, som processen afspejler. Det er således bekymrende, at Transportministeren foreslår, at ministeren ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn".

I Vejdirektoratets svar af 2. december 2021 [7] står

> På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.

Men *netop på grund af* motorvejsprojektets størrelse og konsekvenser er det vigtigt, at en sådan fravigelse ikke må finde sted. I lyset af aktuelle og tidligere sager om ministres magtanvendelse i forhold til lovhjemmel vil foreningen indskærpe, at en minister skal overholde den almindelige lovgivning, og også således at det bliver muligt at få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Dette er helt essentielt for en demokratisk proces. Det er i det hele taget utilstedeligt, at Transportministeren foreslår at fjerne klageadgange generelt.

I dette høringssvar vil Fremtidens Aalborg gøre opmærksom på to meget vigtige problemer i forbindelse med planerne om en 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej over Egholm.

- Det ene problem er generelt i forbindelse med motorvejsprojekter, nemlig at det er særdeles tvivlsomt, om etablering af nye motorveje vil føre til en aflastning af trafikken.

- Det andet problem er af stor miljømæssig betydning for Aalborg-området, nemlig at der er forekomster af asbestholdigt jordaffald ved den planlagte linjeføring .

Ud over disse vigtige problemer er der en lang række andre uønskede konsekvenser for miljø og natur, som en 3. Limfjordsforbindelse vil medføre, herunder støjgener og trusler mod beskyttede dyrearter, men alene de ovenstående problemer er grund til stor bekymring.

2 Betydningen af trafikspring

En af de begrundelser for en 3. Limfjordsforbindelse, som ofte dukker op, og går igennem mange argumenter for motorvejsprojekter, er et argument om aflastning: Nye motorveje er nødvendige for at aflaste det eksisterende vejnet.

Men forskning viser, at der bliver mere trafik, når man bygger nye motorveje. Nyere trafikforskning fra USA og Canada har vist netop at flere veje giver mere trafik. I 2009 analyserede Matthew Turner fra University of Toronto og Gilles Duranton fra University of Pennsylvania hvordan trafikudviklingen havde været i USA mellem 1980 og 2000 [6]. Turner og Duranton formulerer i deres rapport den opdagelse, de kalder Trafikproppernes hovedsætning: Antallet af kørte kilometer vokser proportionalt med øget tilgængelighed af veje.

Denne lovmæssighed er en konsekvens af sammenhængen mellem udbud og efterspørgsel. Der bliver ikke solgt færre varer, fordi der bliver sat flere varer til salg – tværtimod.

Den stigning, der kommer ud af ingenting, når man anlægger en ny vej, kalder man også for *trafikspring*. VVM-rapporten fra 2014 vurderede at der ville blive en stigning på kun 3,5 promille som følge af en Egholm-motorvej (VVM side 66). Men 85 forskere ved AAU vurderede i deres indsigelse mod VVM-redegørelsen trafikspringet til ca. 20 %. I 2005 foretog det britiske forskningsprojekt SACTRA en analyse af trafikspring ved 151 vejprojekter [3]. SACTRAs analyse viste, at man i de britiske vejprojekter markant havde undervurderet hvor store trafikspring der ville ske. Især i forbindelse med motorveje og motorvejsprojekter er trafikspringene store og de kan også pege på at motorveje reelt ikke er en aflastning – tværtimod. En populærvidenskabelig sammenfatning af resultater om trafikspring kan ses i [4].

Et andet forhold er, hvilken former for trafik, motorveje skal aflaste. En stor del af trafikken på de danske motorveje skyldes lastbiler, og en stor del af varetransporten skyldes lastbiler. Der er ganske vist færre lastbiler på de danske veje i 2014 end i 2008, men antallet af ton-kilometer (dvs. den samlede masse mål i ton multipliceret med det samlede antal kørte kilometer) er vokset. 66 procent af alle varer, der transporteres rundt i Danmark, transporteres i lastbil.

Den øgede trafik som følge af trafikspringene vil gøre det sværere at gennemføre den reduktion i CO2-udledning, som er regeringens målsætning. Det er langt sværere at reducere CO2-udslippet for lastbiltrafikken end for persontrafikken; der findes ikke elektrisk drevne lastbiler til langdistancekørsel. Man kunne da også godt forestille sig andre måder at transportere gods på over de lange strækninger end ad motorveje; det er påfaldende, at man fragter gods mellem havnebyer eller stationsbyer i lastbil i stedet for med skib eller godstog.

Alligevel er et typisk argument for udbygning af motorvejsnettet, at det er persontrafikken, der skulle have problemer. Når det gælder Egholm-motorvejen, taler FDM om "bilisterne" og "Komiteen for en 3. Limfjordsforbindelse" taler om "trafikanter" og "rejsende". Men det er lastbilerne, der tæller. Hvis man nedbragte lastbiltrafikken på motorvejene og i stedet transporterede gods med mere CO2-venlige transportmidler (som f.eks. el-drevne tog – og

elektriske godstog findes!), ville det tjene to formål: Bedre plads til personbilerne og lavere CO2-udslip.

3 Asbestaffald ved den planlagte linjeføring

Kystlinjen vest for Aalborg syd for Egholm er ændret ved brug af asbest og andet affald. Det er i vore dage alment accepteret, at asbest og asbestholdigt støv er særdeles sundhedsfarligt. Indånding af asbeststøv kan give lungesygdomme som asbestose, lungekræft og lungehindekræft.

Fremtidens Aalborg har fået aktindsigt, der viser at Aalborg kommune fra 1976 gav tilladelse til, at der blev deponeret affald fra Dansk Eternitfabrik vest for den tidligere cementfabrik Norden, nord-nordvest for vejsvinget Mølholmsvej-Lindskovvej. 35 procent af affaldet var asbest, og der er ganske meget af det – hvert døgn blev der i en periode deponeret 20 vognlæs pr. døgn. Materialet viser, at der ingen bundmembran er for deponiet – og som man også vil kunne se, ligger materialet ikke langt fra overfladen.

Der er sandsynligvis også asbestforekomster nord for Limfjorden i området Verdens Ende. Men disse forekomster vil være af ældre dato, for også længe før 1976 er der blevet deponeret asbestholdigt affald i det vestlige Aalborg og i Nørresundby, viser en rapport fra GeoHav [1]. Dette er sket helt fra 1960 og frem til 1980. Foruden asbestholdigt støv, som i sig selv er sundhedsskadeligt, er der deponeret 9.520 ton ren asbest.

Alle de områder, hvor der ligger megen asbest begravet, er ubehageligt tæt på den påtænkte linjeføring for Egholmmotorvejen og på de stikveje, der skal laves i forbindelse med anlægsarbejdet.

Deponiområderne, der henlå uden inddæmning eller kystsikring, er ikke registreret i VVM-redegørelsen fra februar 2021. Der skyller jævnligt asbestaffald i land på Egholm, og det indikerer at de fremherskende strømforhold i Limfjorden ved den planlagtre linjeføring flytter indholdet af deponierne.

I en rapport fra 2011 [2, s. 12] skriver Miljøstyrelsen at

> …eksponering for asbestfibre afsat på eller i jord udgør en potentiel risiko, at risikoen for frigivelse af asbestfibre fra jorden er stærkt knyttet til resuspension, og at fiberstørrelsen er en væsentlig faktor i relation til dels den sundhedsmæssige risiko og dels potentialet for resuspension. Ved resuspension forstås ophvirvling af materiale fra eksempelvis jordoverfladen til luften. Resuspension sker ved tilførsel af energi, eksempelvis ved påvirkning fra vind eller gennem aktivitet som gravning eller leg.

Rapporten fastsætter grænseværdier og anbefaler, at man skal benytte en hollandsk metode til undersøgelse, prøvetagning og kvantificering af asbest i jord.

Det er en grund til stor bekymring, at den planlagte linjeføring vil medføre store risici for miljøet, for de arbejdere, der skal udføre anlægsarbejdet og for beboere i områderne omkring motorvejens linjeføring. Det er allerede veldokumenteret, at folkesundheden er påvirket i området omkring den tidligere Dansk Eternitfabrik i Aalborg.

Det er derfor yderligere bekymrende, at transportministerens svar i et samråd i oktober 2021 er meget henholdende og omtaler en undersøgelse af asbestforekomster som noget, der kan se *efter* en anlægslovs vedtagelse.

4 Anbefalinger

Fremtidens Aalborg anbefaler, at den foreslåede anlægslov tages af bordet. Et anlægsarbejde vil alene på grund af problemerne med asbestaffald i jorden i det vestlige Aalborg være uforsvarligt. Asbestproblemerne har betydning ikke kun for den 3. Limfjordsforbindelse, men generelt

for miljøet og folkesundheden i Aalborg. Vi anbefaler, at der sker målinger af asbestniveauerne i det vestlige Aalborg i overensstemmelse med Miljøstyrelsens kriterier for at kortlægge problemets omfang.

Desuden anbefaler Fremtidens Aalborg, at der bliver lavet en revideret analyse af trafikspring i de motorvejsprojekter, som er nævnt i Infrastrukturaftalen, og af hvordan trafikspringene vil påvirke regeringens målsætninger om reduktion i udledning af CO2.

Litteratur

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

[2] Kim Haagensen. Asbest i jord – eksponering og undersøgelsesmetode. Miljøstyrelsen, 2011. Miljøprojekt Nr. 1360 2011. https://mst.dk/service/publikationer/publikationsarkiv/2011/maj/asbest-i-jord-eksponering-og-undersoegelsesmetode/

[3] Transport and the economy : summary report / the Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA), Department of the Environment, Transport and the Regions, United Kingdom ; transmitted by the Government of the United Kingdom. https://digitallibrary.un.org/record/468208

[4] . Adam Mann. What's Up With That: Building Bigger Roads Actually Makes Traffic Worse. *Wired*, June 2014. https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/

[5] Vejdirektoratet. *3. Limfjordsforbindelse. Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen*. Resumé af VVM-undersøgelsen, Februar 2021. https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2021-02/Limfjord_Resume%20af%20VVM-unders\T1\ogelsen_wcag.pdf

[6] Gilles Duranton Matthew A. Turner. The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. *American Economic Review*, Vol. 101, No. 6, October 2011, pp. 2616-52. https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616

[7] Vejdirektoratet. *Høring over udkast til forslag om lov om anløg af en 3. Limfjordsforbindelse*. Dokument 21/12480-3. 2. december 2021.

HØRINGSSVAR

9. december 2021
Initialer: TH, MR, SR, JJ

GeoHav
www.geohav.dk

Referencer er for så vidt muligt angivet med hyperlinks. For at sikre tilgængeligheden er PDF hosted på GeoHav's server.
Citater er fremhævet som *således*.

Høringssvar til
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

---

BAGGRUND

GeoHav har siden primo maj 2021 efterforsket[1] deponeret asbestholdigt materiale i undersøgelseskorridoren samt direkte i linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen. Denne efterforskning ligger til grund for dette høringssvar.
I det følgende vil *Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse*[2] være benævnt *lovudkastet*.

INTRODUKTION

Væsentlig viden om 179.000 ton asbestholdigt materiale er udeladt af mangeårige VVM-processer - plausibelt bevidst. En eksponering af disse enorme mængder asbestholdigt materiale, som med kendte teknologier ikke kan ikke oprenses fra akvatiske miljøer, er således uundgåelig som effekt af anlæg af Egholmlinjen. Asbest i havmiljøet kan have uanede kumulative effekter på marine fødekæder og dermed menneskers sundhed, hvorfor GeoHav frygter for den fremtidige folkesundhed omkring Aalborg og i Limfjorden.
GeoHav finder det derfor stærkt bekymrende at *lovudkastet* fritager anlægsmyndighed samt anlægsprojekt fra alment lovbundne pligter af *hensyn til at sikre fremdrift i projektet*. Forvaltningsmæssigt myndighedssamarbejde og offentlighedens ret til at påklage alvorlige effekter af anlægsprojektet udelukkes og anlægsmyndigheden kan heraf frit ændre og udvide anlægsprojektet uden restriktioner.

GeoHav bemærker at den foreliggende opdaterede VVM (2021) er gengivet yderst mangelfuldt i uddrag som *Bemærkninger til lovforslaget*. Dette afspejler den ligeledes mangelfulde miljøkonsekvensrapport, hvor *lovudkastet* *vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger*. Således er det dybt kritisabelt at miljøkonsekvensrapporten ikke er *fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet* hvilket fraviger lovbundne pligter pålagt anlægsmyndigheden og bør anses som en grov tilsidesættelse af offentlighedens demokratiske ret til at gøre indsigelse på et fyldestgørende oplyst grundlag.

GeoHav påpeger at Transportministerens og anlægsmyndighedens viderebringelse af urigtige og fortielse af væsentlige oplysninger forud for Folketingets behandling af *lovudkastet* kan medføre alvorlige fatale konsekvenser for menneskers sundhed og dermed offentlighedens ret til at leve et sundt liv.

SPECIFIKKE KOMMENTARER TIL LOVUDKASTET

GeoHav bemærker at *lovudkastets* § 3 under reference til *Kapitel 2 a* i *Lov om offentlige veje*[3] tillader at anlægsmyndigheden som følge af vedtagelse af *lovudkastet* fraviger yderligere borger- eller myndighedsinddragelse, såfremt anlægsmyndigheden måtte ønske at udvide eller ændre Egholmlinjen.
Endvidere fritages anlægsmyndigheden for søge administrative tilladelser hvad

---

[1] Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen, GeoHav 12. maj 2021
Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021
Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

[2] Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, Vejdirektoratet 3. december 2021

[3] LOV nr 1520 af 27/12/2014 - Lov om offentlige veje m.v.
https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2014/1520

Kapitel 2 a : LOV nr 658 af 08/06/2016 - Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v.
https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2016/658

angår anden anvendelse (herunder håndtering) *af asbest*[4], hvorfor GeoHav kritiserer at *lovudkastet* alene forpligter anlægsmyndigheden til afværgeforanstaltninger *i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering* jvf lovudkastets § 4. Anlægsmyndighedens kan heraf ved opstående problematikker undlade yderligere undersøgelser og afværgeforanstaltninger, som ikke er forudsat i miljøkonsekvensrapporten.
I det følgende påvises hvorledes miljøkonsekvensrapporten vurderes under forventeligt sagligt niveau, mangelfuld og ikke imødekommer de lovbundne formkrav fastsat jvf § 17 g i *Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v.*, VVM-direktivet og Miljøvurderingsloven; *Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet* og den påkrævede *beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet* mangler vurderinger på de kumulative effekter af 179.000 ton asbestholdigt materiale deponeret i linjeføring og undersøgelseskorridor. Det er dokumenteret kendt viden, som har været udeladt af samtlige VVM-processer i 2003, 2006, 2011 og senest 2021 og derfor ikke er belyst fyldestgørende i den foreliggende Miljøkonsekvensrapport[5].

ASBEST I LINJEFØRING

GeoHav anser det som af betydning for *lovudkastet* at der på lokalitet 851-01000[6] ved Dall direkte i linjeføringen er deponeret minimum 84.000 ton asbestholdigt materiale. Trods lokaliteten periferisk og uden detaljer er benævnt i den opdaterede VVM kan fravigelserne af særligt jordforureningsloven i *lovudkastets* § 5 stk 1 hindre korrekt håndtering af asbestholdige materialer herfra. Lokalitet 851-01000 er jvf Region Nordjylland *ikke blevet undersøgt, og mistanken om forurening jvf V1-kortlægningen er derfor ikke be- eller afkræftet*. GeoHav formoder derfor at behovet for at *sikre fremdrift i projektet* kan lede til uhensigtsmæssigt sporadisk kortlægning og håndtering i anlægsprojektets detailfase grundet markante omkostninger forbundet med re-deponering af asbestholdigt materiale, når Egholmlinjen anlægges og Østerå under væsentlig terrænmodellering omlægges direkte igennem lokalitet 851-01000.
GeoHav finder det under Vejdirektoratets og ekstern rådgivers niveau at udelade denne kendte viden.

ASBEST I UNDERSØGELSESKORRIDOREN

Ligeledes anser GeoHav det som af betydning for *lovudkastet* at Transportministeriet og/eller øvrige myndigheder igennem 4 VVM-processer ikke har tilvejebragt Vejdirektoratet med sagsakterne S1200-12 omhandlende Ministeriet for offentlige arbejders (idag kendt som Transportministeriet) givne tilladelser til opfyld på søterritoriet på Limfjordens sydlige kyststrækning, som med dokumenteret vished påviser deponi af minimum 95.000 ton[7] asbestholdigt materiale på et afgrænset areal inden for undersøgelseskorridoren for Egholmlinjen.
Relevansen af denne deponering skærpes af at den blev gennemført uden den forudgående inddæmning og kystsikring som den givne tilladelse[8] påkrævede. Kystsikringen blev først gennemført i 1988 af Rambøll & Hannemann, hvorfor det forekommer mistænkeligt at hverken deponiets beskaffenhed eller den anno 2021 kontinuerligt opskyllende[9] asbestholdige eternit er benævnt i Rambøll's opdaterede VVM af 2021. Det opfyldte område er ligeledes kun periferisk benævnt uden inddragelse af saglig og kendt viden i den opdaterede VVM af 2021 og kan betragtes

---

[4] Bilag 1 nr. 5 jvf § 17 a, LOV nr 658 af 08/06/2016

[5] Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[6] Viden om lokalitet 1000, GeoHav 1. november 2021

[7] linier 227-252 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

[8] Skrivelse til Aalborg Kommune Magistratens 2. afdeling, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[9] BILAG 3 Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen, GeoHav 12. maj 2021

FIGUR 1 (deponiets kyststrækning ved Klosterengen i Aalborg, april 2021)

som bevidst udeladt i strid med lovbundne pligter heri benævnt på linierne 48-57. FIGUR 1 illustrerer den opskyllende asbestholdige eternit 300 meter fra Egholmlinjeføringen.

Perspektiverende gør GeoHav opmærksom på at tilstødende arealer[10] mod øst ligeledes er massivt opfyldt med asbestholdige materialer og tillige etableret uden inddæmning i perioden fra 1960. Et konservativt estimat for mængderne af deponeret asbestholdigt materiale opgøres til 550.000 ton.
Disse områder benyttes blandt andet rekreativt med campingpladser, lystbådehavne og friluftsbade, hvorfor GeoHav ser med stor alvor på potentialet for spredning af asbestholdige materialer.

RELEVANTE KOMMENTARER TIL HAVBUNDSUNDERSØGELSER

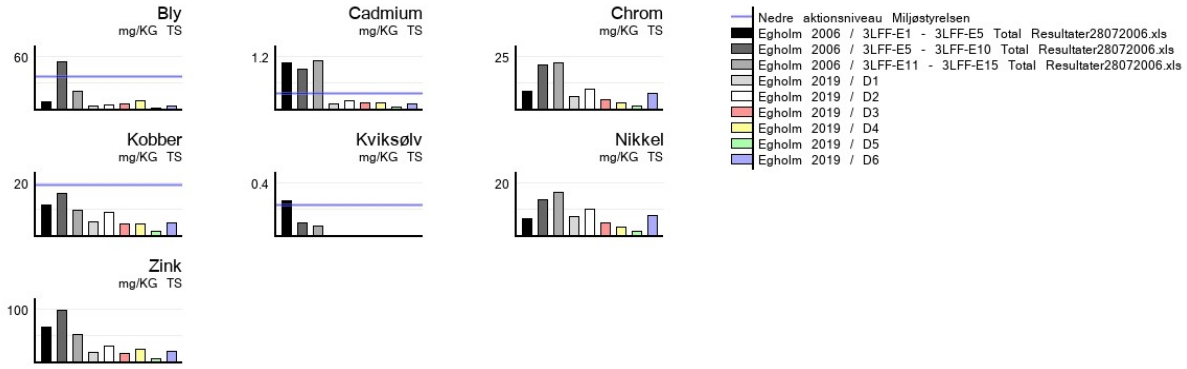
I *Bemærkninger til lovforslaget*, beskrives beskaffenheden af de estimerede 1.000.000 kubikmeter havbund som skal bortgraves som følge af udgravningen i forbindelse med anlæg af en sænketunnel og hvorledes dette materiales *store indhold af gytje gør det uegnet som opfyld på landjorden eller klapning i Kattegat*. De i Miljøkonsekvensrapporten fastsatte estimater på gravespild er ikke benævnt - en væsentlig udeladelse af betydning for *lovudkastets* behandling i Folketinget.
Rambøll har ud fra usaglige eksterne vurderinger[11] uden videnskabelig vished fastsat gravespild på 20% for det store indhold af gytje, hvorfor der ud fra de i Miljøkonsekvensrapporten givne oplysninger forudsættes et gravespild på i alt 170.000 kubikmeter.
Da der inden for 300 meter af tracéet for sænketunnelen har henligget et deponi af asbestholdigt materiale uden inddæmning og kystsikring i 11 år fra 1977 til 1988, plausibelt med opskyllende asbestholdigt eternit anno 2021 som kumulativ effekt, vurderes det i *lovudkastet* udeladte gravespild at være en markant vildledning af Folketingets muligheder for at imødegå negativ påvirkning af havmiljø og negative effekter på folkesundheden.
Således retter GeoHav skærpet opmærksomhed mod *lovudkastets* § 5 stk 4 hvor anlægsprojektet fritages for eventuelle afgifter, afskæringskriterier og kvantitative begrænsninger som følge af bortskafning af potentielt forurenet havbundsmateriale.
GeoHav formoder ud fra omfanget af opskyllende eternit i varierende nedbrydningsgrader at de pågældende 1.000.000 kubikmeter havbundsmateriale kan indeholde anseelige mængder asbest og eternit.
GeoHav påpeger bekymringen om at et gravespild på 170.000 kubikmeter potentielt indeholdende asbestfibre eller asbestholdigt materiale frigivet til fri fase i et

[10] linier 125-147 Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021
linier 39-41, 60-68, 298-319 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

[11] linier 321-369 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

strømfyldt farvand kan påføre havmiljø og marine fødekæder uoprettelig skade og dermed have negative effekter på menneskers sundhed i årtier fremadrettet.
Vejdirektoratet har til Transportministerens besvarelse af TRU Alm.del spørgsmål 617[12] oplyst, *at det ikke er muligt at oprense asbest i vandsøjlen,* hvorfor eksponering af asbestholdigt materiale til det danske havmiljø allerede er uundgåelig grundet kontinuerligt opskyllende eternit.
GeoHav anser overordnet fravigelserne af anden lovgivning i *lovudkastets* kapitel 4 som et bevidst forsøg på at skjule problemets omfang.

Der blev i forbindelse med *VVM redegørelse 3. Limfjordsforbindelse - 2006* foretaget analyser af udtagne sedimentprøver i Egholmlinjens tracé for sænketunnelen, hvilke påviste koncentrationer over Miljøstyrelsens nedre aktionsniveau for særligt tungmetallerne Bly, Cadmium og Kviksølv. I den foreliggende opdaterede VVM fra 2021 blev der benyttet analyser fra sedimentprøver i samme tracé, som trods utroligt lave værdier markant devierende[13] fra resultaterne af 2006 konkluderede at der ikke var signifikante forskelle på de to undersøgelser. De markant devierende forskelle på sedimentundersøgelserne er illustreret i diagram i FIGUR 2.
Vejdirektoratet har ikke kunnet fremskaffe dokumentation for ægtheden[14] af analyserne fra 2006. Ligeledes optræder der værdier uden saglig dokumentation i sedimentundersøgelserne fra 2019.
GeoHav har gennem studier af international forskning[15] erfaret at en række tungmetaller kan udvaskes over tid når asbest eksponeres for et akvatisk miljø med pH-værdi svarende til Limfjorden. Således finder GeoHav det mistænkeligt at der er markante deviationer mellem de to sedimentundersøgelser og at disse ikke understøttes af valide analyserapporter.
GeoHav mistænker derfor sedimentundersøgelserne fra 2019 for at være manipulerede.



FIGUR 2

BEMÆRKNINGER TIL MINISTERIEL FORVALTNING

Den 10. juni udtalte[16] Transportminister Benny Engelbrecht i åbent samråd i Folketingets Transportudvalg at Vejdirektoratet havde oplyst ham *at der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagt tracé for Egholmlinjen.*
Hertil kommenterer GeoHav at de efterforskede asbest-deponier i linjeføring og undersøgelseskorridor alle er dokumenteret i materiale fra Ministeriet for offentlige arbejders sagsakter S1200-12, som Transportministeriet overgav til Rigsarkivet formodentlig i perioden 2002-2004. Transportministeriet har gennem

[12] TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 617, Transportministeren 20. juli 2021

[13] linier 182-204 samt FIGUR 11 Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021

[14] linier 174-179 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

[15] linier 182-225 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

[16] Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål N den 10. juni 2021, TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 608

stedfunden kommunikation tilkendegivet kendskabet til disse sagsakter og ligeledes oplyst, at disse ikke er inddraget i VVM-processerne omkring den 3. Limfjordsforbindelse.

Den 20. juli 2021 besvarede Transportminister Benny Engelbrecht TRU Alm.del spørgsmål 621[17] med afsluttende kommentar at *Vejdirektoratet har ikke grund til at betvivle sedimentundersøgelsernes ægthed*, trods at spørgsmål 621 udbad Transportministeren *begrunde sedimentundersøgelsernes ægthed, så der præsenteres fyldestgørende DANAK-akkrediterede analyserapporter for samtlige benævnte værdier*.
Hertil kommenterer GeoHav at Transportministerens besvarelse af TRU Alm.del spørgsmål 621 ikke tilvejebringer saglig dokumentation for sedimentundersøgelsernes ægthed, da Vejdirektoratet ikke har kunnet fremskaffe DANAK-akkrediterede[18] analyserapporter for sedimentundersøgelserne af 2006.

Den 28. september 2021 udtalte Transportminister Benny Engelbrecht at *det blandt andet indikeres at der ikke er lavet øh analyser - det er jo forkert - jeg har jo netop svaret at der er lavet analyser af havbunden og baseret på de analyser har man ikke nogen forventning om at der vil være udfordringer med asbest der*.
Yderligere udtaler Transportministeren 1. december 2021 i mundtlig besvarelse af §20-sprøgsmål i Folketingssalen at *der er jo foretaget analyser af forurening af øh af øh af fjordbunden af Limfjorden og der jo heller ikke fundet asbest i den forbindelse*.
Hertil påpeger GeoHav at det er korrekt at der i 2006 (VVM 2006 samt VVM 2011) og i 2019 (VVM 2021) er foretaget udtagning af sedimentprøver. Resultaterne heraf er alle benyttet som referencematerialer[19] til Rambøll's Miljøkonsekvensrapport for opdateringen af VVM for Egholmlinjen dateret februar 2021. Ingen af disse referencematerialer benytter ordet asbest noget sted. Således er det en kontradiktion at man ud fra de foreliggende analyser har en forventning om at der ikke vil være udfordringer med asbest i fjordbunden, da fjordbunden i de foreliggende resultater af sedimentundersøgelserne ikke på noget tidspunkt er analyseret for asbest.

GeoHav betragter Transportministerens ovenstående udtalelser og besvarelser som falsumner og dermed henholdsvis viderebringelse af urigtige og fortielse af væsentlige oplysninger forud for Folketingets behandling af *lovudkastet*.

Den 15. oktober 2021 skriver Transportminister Benny Engelbrecht i et læserbrev[20] i Nordjyske at han gang på gang har *afvist den myte, at der skulle ligge et stort asbestdepot på linjeføringen*. Endvidere bliver Transportministeren skarp i replikken overfor en navngiven borgers læserbrev udtrykkende reel frygt for at asbest kan påvirke folkesundheden i mange år frem, såfremt Egholmlinjen realiseres på baggrund af de foreliggende mangelfulde VVM-processer.
Hertil påpeger GeoHav at den deponerede asbest ikke er en myte. Viden om deponierne, dokumenteret i de på linierne 76-82 benævnte sagsakter, er blot systematisk udeladt af VVM-processerne af ikke klarlagte årsager.
GeoHav formoder at særegne interesser i Aalborg Kommune, Transportministeriet, Vejdirektoratet og/eller ekstern rådgiver Rambøll anser denne kendte viden som væsentlig hindring for *fremdrift i projektet*.

---

[17] TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 621, Transportministeren 20. juli 2021

[18] Ved en **akkreditering** får en virksomhed en anerkendelse og bekræftelse af, at den løser sine opgaver på kompetent vis. Kilde: danak.dk

[19] Teknisk notat - 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering, COWI september 2006 (optræder som reference 364 til MKR 2021)
Teknisk notat - Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter, COWI september 2006 (optræder som reference 363 til MKR 2021)
Teknisk baggrundsnotat – Kemiske og fysiske sedimentforhold, Naturfocus 20-04-2020 (optræder som reference 405 til MKR 2021)

[20] Transportministeren: Over grænsen, læserbrev i Nordjyske 15. oktober 2021

HENSTILLING

GeoHav gør hermed opmærksom på at det foreliggende *lovudkast* tilsidesætter Folketingets ret til at træffe beslutning på et fyldestgørende oplyst grundlag da Transportministeren giver Folketinget urigtige og vildledende oplysninger.

GeoHav betvivler på baggrund af dette høringssvar anlægsmyndighedens kompetencer i håndteringen af de frie beføjelser og vidtstrækkende handlerum, som anlægsmyndigheden har fastsat i *lovudkastet.*

Dersom *lovudkastet* vedtages kan anlæg af 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen medføre årtiers negativ kumulativ effekt på havmiljø, marine fødekæder og regional folkesundhed som direkte følge af væsentlige mangler og bevidste udeladelser i den foreliggende miljøkonsekvensvurdering og mangeårige VVM-processer.

GeoHav henstiller derfor til at *Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse* forkastes af Folketinget.

NOTAT

FORTROLIGT

01. november 2021
Intitialer: TH, JJ, MR, SR

www.geohav.dk

Referencer er for så vidt muligt angivet med hyperlinks. For at sikre tilgængeligheden er ekstern dokumentation hosted på GeoHav's server. Citater er fremhævet som *således*.

VIDEN OM LOKALITET 1000

JAR STATUS

Lokalitet 1000 er benævnt efter MIKO registrerings nr 851-01000 og optræder i Region Nordjyllands JAR-database som beliggende vest for Dall på matrikel *5p Sdr. Svenstrup By, Svenstrup, Aalborg Kommune* med adressen *Svenstrupholm 30, 9230 Svenstrup J*.
Lokalitet 1000 er ifølge jordforureningsattesten[1] kortlagt efter vidensniveau 1, hvorfor *Region Nordjylland har viden om aktiviteter, der kan have medført forurening af matriklen. Det Vlkortlagte areal er ikke blevet undersøgt, og mistanken om forurening er derfor ikke be eller afkræftet*.
Jordforureningsattesten indikerer at lokaliteten har været benyttet som fyldplads i perioden 1974-1984.

ØVRIG VIDEN

I en skrivelse[2] Nordjyllands Amtskommune i 1979 optræder Lokalitet 1000 benævnt som en grusgrav tiltænkt videre deponering af materiale fra Dansk Eternit Fabrik A/S, da kapaciteten på Klosterengen var opbrugt (FIGUR 1).

Da den indtil nu anvendte deponeringsplads vil være opfyldt om et par dage, er vi gennem Aalborg kommune blevet gjort opmærksom på en til dels tømt grusgrav i Sønder Svenstrup, hvis ejer er interesseret i opfyldning, som en ny egnet deponeringsplads.

Grusgraven tilhører tømrer Lars Larsen, Svenstrupholm 30, 9230 Svenstrup, og er beliggende på matr. nr. 5 p, Sønder Svenstrup.

Vi er i øjeblikket i færd med at udarbejde et projekt til opfyldning af graven, hvori efter aftale med kommunen indgår påføring af muldblandet lerfyld fra byggemodningsarbejde i Svenstrup.

FIGUR 1 - uddrag af skrivelse

FIGUR 2

FIGUR 3

Da opfyldningen af graven lå i forlængelse af deponeringen af opfyldet på søterritoriet nord for Klosterengen er det plausibelt at fyldmaterialerne har samme beskaffenhed[3]; 35% eternit, 55% siporex samt 10% diverse.
I en ikke fuldstændig aktindsigt fra Region Nordjylland 27. maj 2021 optræder frakmenter af

[1] Jordforureningsattest 5p Sdr. Svenstrup By, Svenstrup, Aalborg Kommune, Udskrevet 1. november 2021

[2] Skrivelse til Nordjyllands Amtskommune, Dansk Eternit Fabrik A/S 23. februar 1979

[3] pp 228-233 Asbest-notatet opfølgende, GeoHav 22. september 2021

en udateret besøgsrapport[4], hvor Lokalitet 1000 benævnes i dennes bilag A med et skønnet opfyld på 120.000 kubikmeter af fibercement, glasolit og siporex.
Denne afslører at der ud over fyldmateriale fra Dansk Eternit Fabrik A/S ligeledes er deponeret fyldmateriale fra Cementfabrikken Danmark.

I FIGUR 2 samt FIGUR 3 ses henholdsvis skråfoto 1975 samt lodfoto 1970 af Lokalitet 1000 da denne benyttedes som grusgrav. Der er tale om en arealmæssig stor lokalitet med anseelig volumen til deponi. Således formodes den benævnte skønnede volumen af fyldmaterialer i besøgsrapportens bilag at være et konservativt skøn.

532156	Matr. nr. 5 p, Sdr. Svenstrup By, Svenstrup	Dansk Eternitfabrik A/S Aalborg	ca. 1980	Nej	Usikkert
Bemærkninger:	På pladsen deponeres eternit- og siporexaffald m.v. fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse, dateret 21. september 1979 (j.nr. 8-76-1/26-2-79). Pladsen er ikke etableret med bundmembran og percolatopsamling - Pladsen må på grundlag af en hydrogeologisk vurdering betegnes som kritisk beliggende i forhold til eksisterende og potentielle vandindvindingsområder - Pladsen må på grundlag af afstand til vådområde vurderes som kritisk beliggende - Der er ikke konstateret forureningstilfælde - Se supplerende bemærkninger UTM nr. 532 156.				

FIGUR 4

I Nordjyllands Amts Registrering af deponeringspladser[5] 1945-1982 optræder Lokalitet 1000 ligeledes (FIGUR 4), hvor eternit og siporexaffald udtrykkeligt er deponeret på lokaliteten.

BEREGNING
Til hypotetisk estimering af fyldmateriale på Lokalitet 1000 benyttes følgende konstanter;

volumen	120.000	m3
andel eternit	35	%
andel diverse	10	%
densitet eternit	2	t/m3
densitet asbest	2,55	t/m3
eternit asbestindhold	10	%

120.000 m3 x 0,35 = 42.000 m3 asbestholdigt eternit
120.000 m3 x 0,10 = 12.000 m3 diverse
42.000 m3 x 2 t = 84.000 t asbesth asbestholdigt eternit
84.000 t x 0,1 = 8.400 t ren asbest

En fortsat ubekendt er diverse-fraktionen af fyldmaterialet, som dokumenteret indeholdte en ukendt og antageligvis variabel mængde støv. I det følgende beregnes på den samlede mængde asbest i diverse-fraktionen ud fra hypotetiske procent-angivelser af asbestholdigt støv;

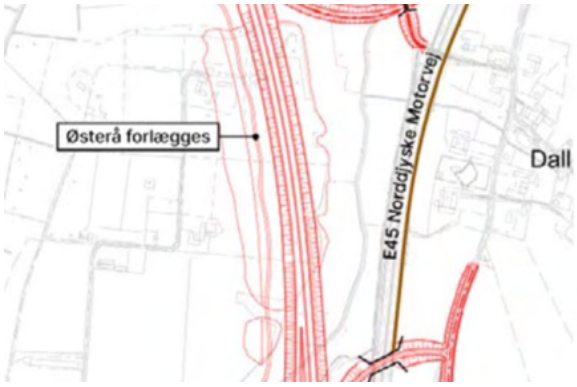
1% støv : 0,01 x 12.000m3 x 2,55 t/m3 = 306 t ren asbest
5% støv : 0,05 x 12.000m3 x 2,55 t/m3 = 1.530 t ren asbest
10% støv : 0,10 x 12.000m3 x 2,55 t/m3 = 3.060 t ren asbest
25% støv : 0,25 x 12.000m3 x 2,55 t/m3 = 7.650 t ren asbest
50% støv : 0,50 x 12.000m3 x 2,55 t/m3 = 15.300 t ren asbest

EGHOLMLINJENS BERØRING MED LOKALITET 1000
Lokalitet 1000 er benævnt i Miljøkonsekvensrapporten[6] (MKR2021) for den opdaterede VVM af Egholmlinjen 2021 som værende *potentielt opfyldt med affald og forurenet jord samt asbest* (tabel 25-1 p 457) samt beskrevet som et *specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Medmindre anlægsarbejdet direkte berører lokaliteten, vil der ikke være miljø- eller arbejdsmiljømæssig risiko. Hvis der skal foretages afgravning, skal de miljø- og arbejdsmiljømæssige forhold belyses i detailfasen og eternitholdigt jord skal transporteres til deponi* (afsnit 25.2.2 p 463).

[4] Besøgsrapport Dansk Eternit Fabrik, antageligvis Nordjyllands Amt udateret
Besøgsrapportens bilag A er gengivet i dette notat som BILAG A

[5] Registrering af deponeringspladser 1945-1982, Nordjyllands Amt - ikke fuldstændigt materiale

[6] 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport (MKR 2021), Rambøll 2021



FIGUR 5 **FIGUR 6**

MKR2021 afslører at Østerå *forlægges vest for sit eksisterende forløb for at komme fri af vejtraceet. Herved undgås det at Østerå skal føres under motorvejen med lange underføringer* (figur 21-9 afsnit 21.3.5 pp 395-396). Herved vil både Østerå og Egholmlinjen fremtidigt løbe direkte gennem Lokalitet 1000, hvilket illustreres i FIGUR 6.

VURDERING

Fyldmaterialernes beskaffenhed vedrørende deponiet på lokalitet 851-01000 er ikke fyldestgørende dokumenteret. Da lokaliteten er opfyldt i forlængelse af pladsmangel i deponiet på Klosterengen antages det at fyldmaterialerne har samme beskaffenhed. Således vurderes et konservativt estimat til at være 84.000 ton asbestholdigt eternit.
Det vurderes også at Regionen Nordjyllands kortlægning af lokalitet 851-01000 ikke er gennemført med tilstrækkelig agtpågivenhed, da de benyttede data i dette notat er tilvejebragt via aktindsigt i Regionens viden. Endvidere er den foreliggende viden om Lokalitet 1000 i VVM-processen bag Egholmlinjen utilstrækkelig.

BILAG A

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

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

BILAG A

NOTAT

22. september 2021
Intitialer: JJ, MR, SR, TH

GeoHav
www.geohav.dk

Referencer er for så vidt muligt angivet med hyperlinks. For at sikre tilgængeligheden er ekstern dokumentation hosted på GeoHav's server. Citater er fremhævet som *således*.

Dette dokument forefindes i digital udgave (https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf) og er udarbejdet opfølgende på åbent Samråd i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021 samt følgende;
Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021 (https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf)
Efterforskningsnotat, Geohav 12. maj 2021 (https://www.geohav.dk/pdfarchive/672344533276935.pdf)

ASBEST-NOTATET OPFØLGENDE

ABSTRAKT

I det følgende påvises hvorledes Vejdirektoratet og Transportministeren vildleder det Danske Folketing gennem en ikke fyldestgørende opdateret VVM med ringe dokumentationsniveau samt faktuelt forkerte og udokumenterede besvarelser af spørgsmål stillet opfølgende samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021.

Groft skitseret er sagsakter påvisende et omfattende deponi[1] (markeret med brunt i FIGUR 1, herefter benævnt deponiet) indeholdende dokumenteret best case scenarie 95.000 ton asbestholdigt materiale blevet udeladt af to årtiers VVM-processer grundlæggende for den 3. Limfjordsforbindelse. Deponiet henlå i over et årti (1977-1988) uden inddæmning og kystsikring[2], hvorfor det derfor ikke kan konkluderes med videnskabelig vished at der ikke forekommer asbestholdigt materiale i det submarine tracé for Egholmlinjen.
Rigsarkivet har bistået GeoHav med at fastslå at Transportministeriets egne sagsakter omkring deponiets omfang, beskaffenhed og tilblivelse ikke er inddraget i VVM-processerne.

Disse udeladte sagsakter (herefter benævnt S 1200-12) påviser endvidere at deponiets omfang er væsentlig større end skitseret minimalt i VVM-processen. Derfor er inddragelse af S 1200-12 vital, da tilkørselsveje fra Mølholmsvej og Nørholmsvej er linjeført direkte gennem deponiets fulde udbredelse (markeret med gult i FIGUR 1).

Toneangivende for seneste VVM-proces er særegne interesser hos ekstern rådgiver Rambøll, som forud for udfærdigelse af den opdaterede VVM for Vejdirektoratet havde indgående kendskab til deponiet, hvilket er udeladt af direkte mangelfuld Miljøkonsekvensrapport (MKR 2021).
Anno 2021 opskyller eternit kontinuerligt på kysterne omkring Egholm, hvorfor det plausibelt kan formodes at vind-, strøm- og øvrige vejrforhold siden 1977 har mobiliseret materialet i Limfjorden.
Den opskyllende eternit repræsenterer i følgende kontekst en kendt viden ligesom S 1200-12 repræsenterer flere registrerede deponier beliggende enten i tracéet eller inden for undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.
Endvidere forekommer der uoverensstemmelser mellem VVM-processernes havbundsundersøgelser foretaget i Egholmlinjens trace for sænketunnelen, hvor fejlagtige datasæt er benyttet til at nedtone høje koncentrationer af tungmetaller, hvorfor sedimentundersøgelserne bag VVM 2011 samt VVM 2021 bør anses som forfalskninger, da de ifølge Vejdirektoratet ikke oppebæres af saglig videnskabelig dokumentation.
International forskning påviser at de tidligere påviste, dog nedtonede koncentrationer af tungmetaller kan skyldes fra udvaskning af mineralske urenheder fra asbestfibre til havmiljøet.

GeoHav anslår et forsigtigt *worst case* scenarie for deponiet på Klosterengen til at være omkring 550.000 ton asbestholdigt materiale deponeret i perioden 1960 til 1980.

FIGUR 1

[1] Stationering 108,8-109,0 / p. 457 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport (MKR 2021), Rambøll 2021

[2] linie 94-106 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

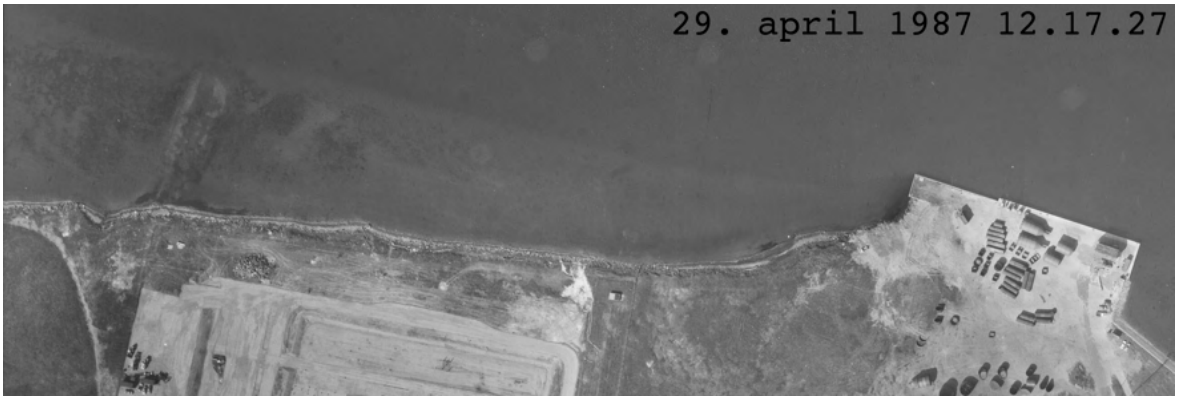
SAGSAKTERNE

Ministeriet for offentlige arbejder (idag kendt som Transportministeriet) forvaltede i årene fra 1958 og frem tilladelser til opfyld på søterritoriet ved Aalborg i Mølholm-området under journalnummer S 1200-12. Denne forvaltning skete i samarbejde med øvrige aktører[3]. Disse benyttede i de stedfundne brevvekslinger egne interne journalnumre, hvilket besværliggører den fyldestgørende kortlægning.
Perspektiverende forvaltede Ministeriet for offentlige arbejder ligeledes i samarbejde med øvrige aktører tilladelser til opfyld på søterritoriet ved Lindholm Fyldplads[4] under journalnummer S 1200-21. Sagsakter vedrørende Lindholm Fyldplads er relevante for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, da tracéet skærer igennem "Verdens Ende". Opfyld ved Lindholm Fyldplads behandles ikke i dette notat, da opfyldning skete efter forudgående inddæmning. GeoHav estimerer dog at anseelige mængder asbestholdigt materiale vil besværliggøre anlæg af Egholmlinjen i dette område.

Forud for samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021 havde anden impliceret statslig myndighed stillet samtlige sagsakter vedrørende opfyld på søterritoriet ved Aalborg til rådighed for GeoHav's researchere i original form, hvorefter materialet blev digitaliseret.

MANGLENDE INDDÆMNING/KYSTSIKRING

Som det tidligere er gennemgået i Asbest-notatet blev deponiet (markeret med brunt i FIGUR 1) ikke inddæmmet tilstrækkeligt forud for opfyld af fyldmateriale og blev først kystsikret af Rambøll og Hannemann i 1988. Opfyldet umiddelbart øst for dette deponi afgrænset mod øst af Norden's Bro[5] blev kystsikret i samme tidsrum men var ligeledes ikke inddæmmet ved opfyldets påbegyndelse i 1960. En reel inddæmning heraf ses først på flyfotos[6] i 1974. Fællesnævneren for hele området (markeret med gult i FIGUR 1) er at de er anlagt jvf tilladelser givet under Ministeriet for offentlige arbejder Journalnummer S 1200-12.
På et lodfoto (FIGUR 2) fra 1987 ses det ikke kystsikrede med synligt deponeret materiale.



FIGUR 2

AKTINDSIGTER

Transportministeriet oplyste[7] 7. juni 2021 til GeoHav at ministeriets sagsakter for S 1200-12 samt S 1200-21 var oversendt til Rigsarkivet under titlen *Søterritorie 1952-1988* og *at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter*.

GeoHav anmodede 16. juni 2021 om aktindsigt hos Rigsarkivet i oplysninger om *hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår* for særligt sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21.
Rigsarkivet imødekom[8] af denne anmodning 25. juni 2021 med følgende;
Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af

[3] Nordjyllands Amt, Kystinspektoratet, Aalborg Kommune, Det Danske Hedeselskab med flere

[4] linie 110-124 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[5] linie 128-136 samt figur 8-10 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[6] Flyfotos 1960-1964, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1979, 1980, 1981, 1985, 1986 samt 1987

[7] linie 157-180 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[8] Vedlagt som BILAG A

arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.
For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Transportministeriet, Vejdirektoratet, Cowi og Rambøll har således gennem to årtiers VVM-proces[9] ikke inddraget den kendte viden om opfyld på søterritorier inden for Egholmlinjens trace og undersøgelseskorridor, hvor der forefindes adskillige deponier plausibelt indeholdende asbestholdigt materiale.
Transportministeriet var vel vidende om eksistensen af sagsakter benævnt *Søterritorie 1952-1988* med sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21, hvorfor det vækker undren at ministeriets kendskab hertil ikke er blevet formidlet til de øvrige aktører i VVM-processerne.
1952-1988 med sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21, hvorfor det vækker undren at ministeriets kendskab hertil ikke er blevet formidlet til de øvrige aktører i VVM-processerne.

VURDERING AF MINISTERSVAR TRU SPØRGSMÅL 619
Transportministeren udtalte på samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021 at Vejdirektoratet forud havde oplyst ham, *at der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagt tracé for Egholmlinjen*. Denne udtalelse blev Transportministeren 17. juni 2021 bedt om at redegøre for i TRU Spm 619 *under dokumenteret inddragelse af relevant materiale*.
I svaret[10] til TRU spm 619 benævner Ministeren deponiet beliggende ca. 300 m øst for motorvejstracéet for Egholmlinjen som *den eneste kendte lokalitet forurenet med asbest i og omkring Limfjorden,* og at Vejdirektoratet *som følge af afstanden* vurderer *at deponiet ikke vil blive berørt ved etableringen af motorvejen*.
I svaret på TRU spm 619 gives deponiets baggrund; *at det daværende Nordjyllands Amt i 1977 i henhold til miljøbeskyttelsesloven gav tilladelse til opfyldning af et inddæmmet areal af Limfjorden vest for Aalborg med affald fra Dansk Eternit Fabrik. Området er beskrevet i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport*. Det eneste faktuelt korrekte i svaret er, at opfyldet stammede fra Dansk Eternit Fabrik. Opfyldningen af eternit, siporex og blandet affald påbegyndtes[11] i februar 1977 under given tilladelse[12] fra Ministeriet for offentlige arbejder (idag Transportministeriet) men uden inddæmning og kystsikring. Endvidere er den eneste reelle beskrivelse af deponiet i Rambøll's Miljøkonsekvensrapport, at det er *Potentielt opfyldt med affald/asbest*[13]. Ekstern rådgiver Rambøll forestod afsluttende kystsikring af området i 1988 og konstaterede ved analyse asbestholdigt affald i området 22. september 2015, hvorfor den ringe inddragelse af viden om asbest i Miljøkonsekvensrapporten vækker bekymring og kan betragtes som værende under forventeligt vidensniveau.
Således er Transportministerens svar på TRU Spm 619 faktuelt forkert og inddrager ikke relevant dokumentation som forefindes i *Ministeriet for offentlige arbejder*s sagsakter for *Søterritoriesager (1952 - 1988) S 1200-12*, da Rigsarkivet fyldestgørende har dokumenteret at materialet ikke er blevet tilgået siden 2011 og formodentlig ej heller siden overdragelsen til Rigsarkivet.

VURDERING AF MINISTERSVAR TRU SPM 621
På baggrund af markante uoverensstemmelser i sedimentundersøgelserne bag VVM 2011 samt opdateret VVM 2021 blev Transportministeren 17. juni 2021 i TRU Spm 621 forespurgt[14] om ministeren ville *begrunde sedimentundersøgelsernes ægthed, så der præsenteres fyldestgørende DANAK-akkrediterede analyserapporter for samtlige benævnte værdier i tabel 2 samt tabel 3 i reference 405 til Rambølls miljøkonsekvensrapport 2021*? Ministeren begrundede ikke sedimentundersøgelsernes ægthed og præsenterede ikke fyldestgørende analysedokumentation for det ønskede. Afslutningsvis angav ministeren at Vejdirektoratet ikke har *grund til at*

[9] VMM 2003, VVM 2006, VVM 2011 samt opdateret VVM 2021

[10] Transportministerens besvarelse af Spørgsmål 619, Transportudvalget 20. juli 2021

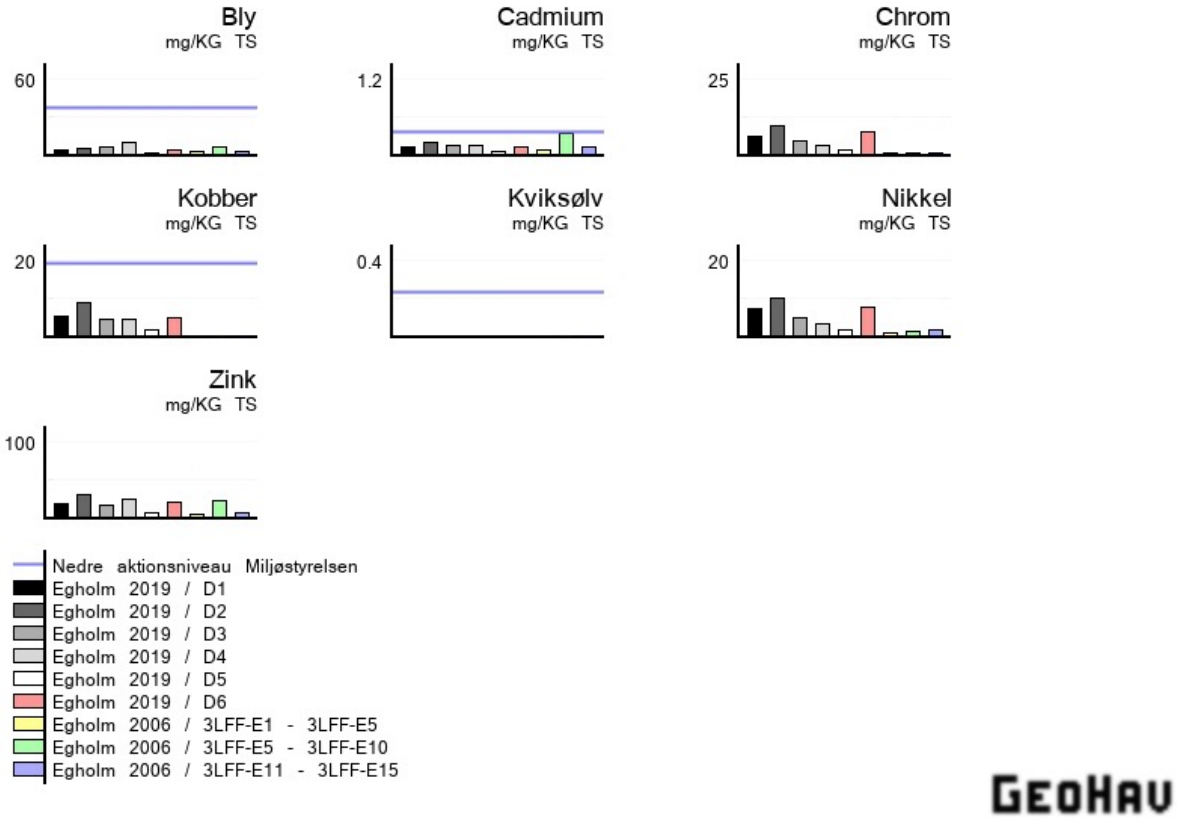
[11] Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Teknisk forvaltning 5. november 1980

[12] Skrivelse til Aalborg Kommune Magistratens 2. afdeling, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[13] Stationering 108,8-109,0 / p. 457 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[14] Transportministerens besvarelse af Spørgsmål 621, Transportudvalget 20. juli 2021

betvivle sedimentundersøgelsernes ægthed.
Vejdirektoratet blev 16. maj 2021 anmodet om i en omfattende aktindsigt[15] fra GeoHav om at præsentere *fyldestgørende DANAK-akkrediterede analyserapporter for data jvf tabel 4.2 i 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering for Nordjyllands Amt, COWI september 2006 (Ref 364 Doc ID 1100039191-516059084-263)*.
Eneste valide datasæt for sedimentundersøgelserne bag Rapport 380 (VVM 2011) for tracéet for Egholmlinjens sænketunnel er en fil[16] sendt[17] fra miljølaboratoriet Eurofins til Nordjyllands Amt og Cowi med foreløbige analyseresultater, som afviger markant fra de værdier som er præsenteret i baggrundsrapporterne til Rapport 380 (VVM 2011).
Det tekniske notat *Hydraulisk modellering*[18] indeholdte i tabel 4.4 frigivelsesraten for tungmetaller, som benyttes til vurdering af tungmetallers sorptionsprocesser under klapning, mens det tekniske notat *Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter*[19] indeholdte målte værdier for koncentrationen af tungmetaller i sedimentet i afsnit 5.1.2 tabel 4.
Sammenholdt med sedimentundersøgelserne bag den opdaterede VVM 2021 udtaget i december 2019 af NaturFocus, som er beskrevet i teknisk baggrundsnotat *Teknisk baggrundsnotat – Kemiske og fysiske sedimentforhold*[20], var *der ikke signifikante forskelle af analyseværdier mellem undersøgelserne i 2006 og 2019*. Dog afslørede notatets tabel 3 at de ikke signifikante forskelle var konkluderet på baggrund af data fra tabel 4.4 i tekniske notat *Hydraulisk modellering*.



FIGUR 3

[15] Anmodning om aktindsigt, GeoHav 16. maj 2021

[16] Resultater28072006.xls, Eurofins 28. juli 2006

[17] Vedlagt som BILAG B

[18] Teknisk notat - 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering, COWI september 2006 (optræder som reference 364 til MKR 2021)

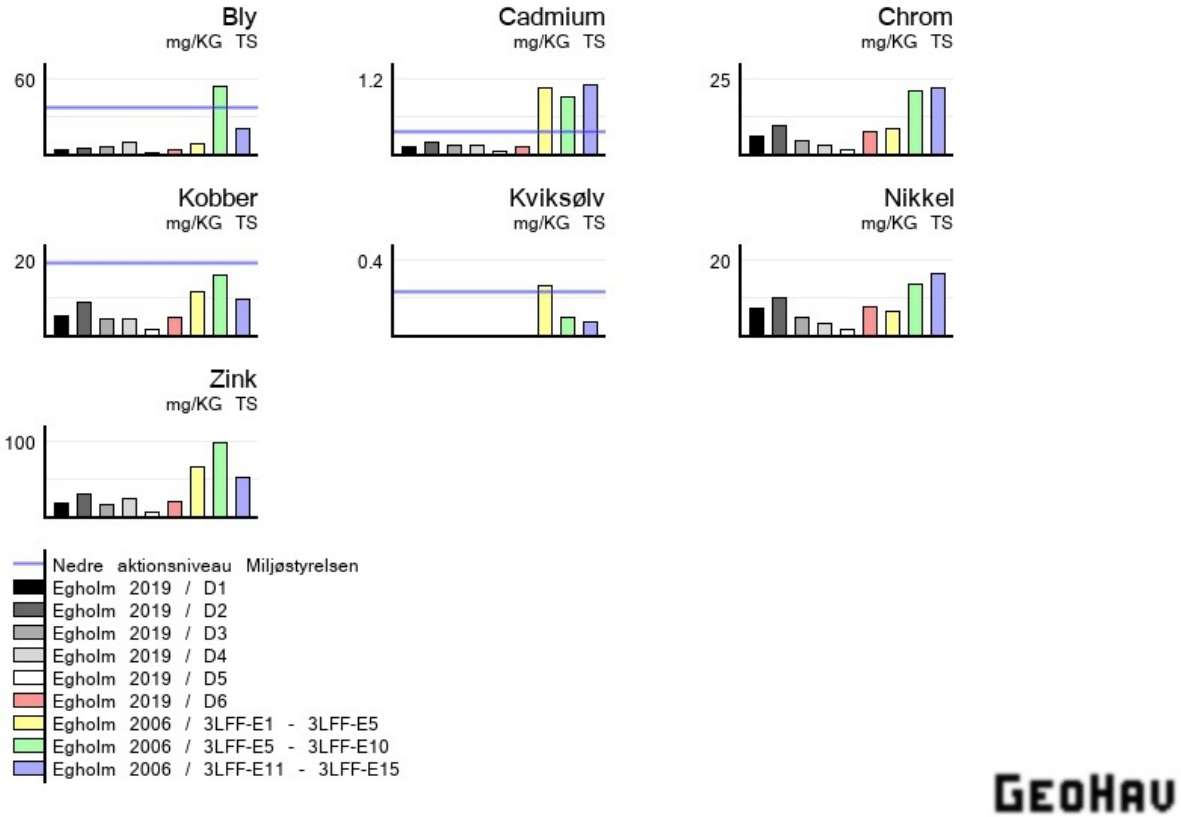
[19] Teknisk notat - Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter, COWI september 2006 (optræder som reference 363 til MKR 2021)

[20] Teknisk baggrundsnotat – Kemiske og fysiske sedimentforhold, Naturfocus 20-04-2020

Således blev frigivelsesraten for tungmetaller målt i 2006 sammenholdt (FIGUR 3) med de faktiske koncentrationer målt i 2019 uden hensyntagen til at det tekniske notat *Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter* præsenterede langt højere faktiske koncentrationer i sedimentet målt i 2006.
GeoHav formoder at Vejdirektoratet alene har tilvejebragt det tekniske notat *Hydraulisk modellering* som baggrundsmateriale forud for sedimentundersøgelserne i 2019, hvorfor NaturFocus har draget forkerte konklusioner.

FIGUR 4 sammenholder sedimentundersøgelserne af 2019 med de faktiske koncentrationer målt i 2006, hvor der optræder signifikante forskelle.
Sedimentet indeholdte i 2006 markante koncentrationer af tungmetaller i forhold til analyseresultaterne af 2019. Særligt af Bly, Cadmium og Kviksølv lå over Miljøstyrelsens nedre aktionsniveau, som er en indikator for den naturligt forekommende koncentration af et stof i jordskorpen. Værdier målt i 2006 er alle under Miljøstyrelsens øvre aktionsniveau, hvorfor det ikke giver mening at forsøge at skjule de høje koncentrationer.

Vejdirektoratet har fortsat ikke kunne præsenteret analyseresultaterne i henhold til aktindsigt af 16. maj 2021 men dog meddelt[21] GeoHav 15. juni 2021 at *Vejdirektoratet, Cowi og Eurofins har eftersøgt analysedokumentationen fra 2006, men uden held*.
GeoHav vurderer derfor at både sedimentundersøgelserne af 2006 samt 2019 mister enhver integritet, da de ikke bygger på sagligt dokumentation. Således er ministerens besvarelse af TRU spørgsmål 621 et falsum.



FIGUR 4

NEDBRYDNING AF ASBEST I AKVATISKE MILJØER?
Tilgængelig dokumentation kan efterlade formodningen om at asbest opløses og nedbrydes i vand, særligt i miljøer med lav pH under 10. WHO's Environmental Health Criteria[22] beretter at Chrysotil-asbest[23] er kemisk stabil under basiske forhold, men magnesium frigivelse fra

[21] Vedlagt som BILAG C

[22] afsnit 8.1.1 EHC203 CHRYSOTILE ASBESTOS, WORLD HEALTH ORGANIZATION 1998

[23] Chrysotil-asbest er også kendt som hvid asbest; den mest udbredte asbestmineral benyttet i industrielle processer på verdensplan. Kilde: asbestos.com

fibrenes overfladiske brucit-lag[24] under sure forhold afhængig af miljøets elektrokemiske parametre. Herved kan fibrene adsorbere øvrige organiske bindinger på overfladen.
Et studie fra University of Cambridge[25] konkluderer at disse frigivelsesprocesser er så langsomme, at sandsyndligheden for reduktion af faren ved asbest gennem fuldstændig opløsning i vand er lille.

UDVASKNING AF TUNGMETALLER FRA ASBEST

Et studie fra University of British Columbia[26] beretter om hvordan særligt tungmetallerne Nikkel, Chrom, Mangan og Cobolt er bestanddele i stort set al Chrysotil asbest, at Chrysotil asbest er kemisk ustabil i miljøer med pH under 7 og afhængig af miljøets elektrokemiske parametre, hvorved magnesium og tungmetallerne Nikkel, Chrom, Mangan samt Cobolt frigives fra brucit-laget.
Et ældre studie[27] understøtter at visse tungmetaller kan erstatte magnesium i brucit-laget i Chrysotil asbest, hvor særligt den galvaniske spændingsrække har stor betydning for frigivelse. Særligt konkluderes at tungmetaller i asbest er forbundet med mineralske urenheder i brucit-laget, hvorfor frigivelse af tungmetallerne afhænger af den mineralske sammensætning i asbesten, hvor geologien i det geografiske oprindelsessted er et parameter. Grundet de varierende mineralske sammensætninger er det ikke muligt at angive en tendens for koncentrationerne af tungmetaller i asbest.
Der er i det foregående taget udgangspunkt i det oftest benyttede Chrysotil asbest. Dog præsenterer et studie[28] værdier for tungmetaller i Crocidolit[29] asbest. Studiets målte værdier præsenteres i TABEL 1 og er for de følgende tungmetaller repræsenteret i FIGUR 4;

	Minimum	Middel	
Bly	9.7	32.19	mg/KG asbest
Chrom	20.47	34.69	mg/KG asbest
Kobber	6.64	20.46	mg/KG asbest
Nikkel	23.11	58.06	mg/KG asbest
Zink	45.53	196.65	mg/KG asbest

TABEL 1

Ovenstående værdier skal proportioneres efter mængden af asbest benyttet i de kildematerialer, som der skal vurderes udvaskning fra. GeoHav har ikke kunne tilvejebringe lignende data for Chrysotil asbest, men værdierne formodes ud fra konklusionerne i studiet fra University of British Columbia at kunne benyttes som generel tendens for tungmetalindhold i gængs asbest.
Et ældre amerikansk studie[30] påviser frigivelse af cadmium fra bindinger i zink gennem deponering, hvorfor de forholdvis høje koncentrationer for zink i TABEL 1 bør sammenlignes med værdierne i FIGUR 4.

BEREGNINGER

Jvf S 1200-12 skrivelse[31] til Nordjyllands amtsråd angives opfyldets beskaffenhed i estimater som 35% eternit, 55% siporex samt 10% diverse. En eventuel usikkerhed på tallene elimineres af diverse-fraktionen, da denne ifølge dokumentationen bestod af blandt andet støv[32] fra Dansk Eternit fabrik. Fabrikken fik i løbet af 1970'erne *etableret meget kraftige støvsuger-*

[24] Den minerale form af magnesiumhydroxid

[25] The dissolution of asbestos fibres in water, University of Cambridge 1985

[26] Asbestos fibres introduce trace metals into streamwater and sediments, H. Schreier University of British Columbia 1987

[27] Some observations on the distribution of trace metals in chrysotile asbestos, Atomic Energy Research Establishment 1973

[28] Concentrations of asbestos fibers and metals in drinking water caused by natural crocidolite asbestos in the soil from a rural area, Environmental Monitoring and Assessment August 2012

[29] Crocidolit asbest er også kendt som blå asbest og er benyttet industrielt til isolering og bestanddel i plastik, cement samt maling. Kilde: asbestos.com

[30] A risk-benefit framework applied to cadmium and asbestos, U.S. Environmental Protection Agency 1977

[31] Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden", Stadsgartneren Aalborg Kommune Teknisk Forvaltning 22. november 1976

[32] Håndskrevet notat, 4. januar 1976

og støvudsugningsanlæg, der skulle fjerne asbeststøv fra produktionsapparatet[33], hvorfor støvet benævnt i diverse-fraktionen plausibelt kan stamme derfra og dermed indeholde asbest. Eventuel usikkerhed på deponiets volumen opvejes af måltagning uden medregning af kystsikringen. Således beregnes der med følgende konstanter;

Deponiets areal	68.000	m²
Opfyldskote	2	m
Deponiets volumen	136.000	m³ (68.000 m² x 2 m)
Densitet eternit	2	t/m³
Densitet siporex	0,55	t/m³
Densitet asbest[34]	2,55	t/m³
Eternit asbestindhold[35]	10	%

Deponiets dokumenterede indhold;

136.000 m³ x 0,55 = 74.800 m³ siporex
74.800 m³ x 0,550 t = 41.140 t siporex
136.000 m³ x 0,10 = 13.600 m³ diverse (bla støv fra asbestindustrien)
136.000 m³ x 0,35 = 47.600 m³ eternit
47.600 m³ x 2 t = 95.200 t asbestholdigt materiale
95.200 t x 0,1 = 9.520 t ren asbest

En fortsat ubekendt er diverse-fraktionen af fyldmaterialet, som dokumenteret indeholdte en ukendt og antageligvis variabel mængde støv. I det følgende beregnes på den samlede mængde asbest i diverse-fraktion ud fra hypotetiske procent-angivelser af asbestholdigt støv;

1% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 348 t asbest
5% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 1.734 t asbest
10% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 3.468 t asbest
25% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 8.670 t asbest
50% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 17.340 t asbest

S 1200-12 berammer ikke støvets andel af diverse-fraktionen, hvorfor hypotetiske beregninger på mængden af asbestholdigt støv heri alene er medtaget for at illustrere at deponiets indhold af asbest kan være mere omfattende end 95.000 ton asbestholdigt materiale.

I februar 1979 var øjebliksbilledet[36] for affaldsmængden ca. 800 m³/uge. Opfyld af deponiet begyndte Deponiet blev påbegyndt februar 1977 og afsluttet i november 1980, hvilket giver estimeret 190 ugers aktivitet. Hypotetisk foretages en referenceberegning med 800 m³/uge som plausibelt gennemsnit for affaldsmængden medtagende de øvrige konstanter;

190 uger x 800 m³ = 152.000 m³ fyldmateriale
152.000 m³ x 0,35 = 53.200 m³ eternit
53.200 m³ x 2 t = 106.400 t asbestholdigt materiale
106.400 m³ x 0,1 = 10.640 t ren asbest

Referenceberegningen ligger 11,7% over deponiets indhold jvf dokumentationen i S 1200-12 Såfremt affaldets beskaffenhed fortsat antages at være som beskrevet i S 1200-12 giver konstanterne følgende på ugentlig basis;

800 m³ x 0,55 = 440 m³/uge siporex
440 m³ x 0,550 t = 242 t/uge siporex
800 m³ x 0,10 = 80 m³/uge diverse (bla støv fra asbestindustrien)
800 m³ x 0,35 = 280 m³/uge eternit
280 m³ x 2 t = 560 t/uge asbestholdigt materiale
560 t x 0,1 = 56 t/uge ren asbest

I det følgende beregnes på den samlede mængde asbest i den ugentlige diverse-fraktion ud fra

---

[33] Dansk Eternit Fabrik A/S - aspekter af virksomheden og dens historie, Morten Pedersen 2004

[34] Asbest i Jord, Miljøstyrelsen 2011
Afhængigt af mineralsammensætningen svinger asbest's densitet mellem 2,55 - 3,5 g/cm³. Chrysotil asbest har den laveste densitet af asbest-mineraler på 2,55 g/cm³ ~ 2,55 t/m³

[35] https://at.dk/arbejdsmiljoeproblemer/kemi/om-asbest/asbestguide/byggematerialer-med-asbest/

[36] Skrivelse til Nordjylands Amtskommune, Dansk Eternik Fabrik A/S 23. februar 1979
samt linie 14-16 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

hypotetiske procent-angivelser af asbestholdigt støv;

1 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	2 t/uge asbest
5 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	10 t/uge asbest
10 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	20 t/uge asbest
25 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	51 t/uge asbest
50 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	102 t/uge asbest
75 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	153 t/uge asbest

De ugentlige data kan benyttes til at estimere Klosterengens belastningsgrad (markeret med gul i FIGUR 1) og angive et worst case scenarie for hele perioden, hvor lossepladsen[37] på matrikel 1n, klosterengen samt området omkring Norden's bro[38] ved det nuværende Renseanlæg Vest blev benyttet til bortskaffelse af affaldsmateriale fra cement- og eternitproduktionen i perioden 1960 til 1980 (1040 uger);

1040 uger	x 800 m³	=	832.000 m³
832.000 m³	x 0,55	=	457.600 m³ siporex
457.600 m³	x 0,550 t	=	251.680 t siporex
832.000 m³	x 0,10	=	83.200 m³ diverse
832.000 m³	x 0,35	=	291.200 m³ eternit
291.200 m³	x 2 t	=	582.400 t asbestholdigt materiale
582.400 t	x 0,1	=	58.240 t ren asbest

1 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	2.121 t asbest
5 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	10.608 t asbest
10 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	21.216 t asbest
25 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	53.040 t asbest
50 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	106.080 t asbest

Således estimeres et konservativt worst case scenario for deponi på Klosterengen siden 1960 til omkring 550.000 ton asbestholdigt materiale.

VURDERING AF ANFØRT GRAVESPILD

I Hydraulisk Modellering[39] (referencenotat til MKR 2021) opsummeres *spildprocenter fra tidligere VVM-redegørelser*[40] (FIGUR 5) til i Miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.5 at vurdere at der *Ved gravearbejder ifm. udgravning til tunnelen forudsættes en spildprocent på 10% for ler og 20% for gytje* for gravemængder, som er opgjort *på to typer sediment; hhv. "fed og meget fed ler" samt "blødbund (gytje)". Udgravningsmængderne for de to sedimenttyper er oplyst til ca. 300.000 m³ og ca. 700.000 m³, dvs. den totale udgravningsmængde er ca. 1.000.000 m³*.

GeoHav vurderer at forudsætningerne for vurdering af spild ved gravearbejdet i forbindelse med anlæg af Egholmlinjens sænketunnel ikke er funderet i reelle erfaringer men blot på skødeløs research, da der ved gennemgang af de benyttede referencer er ikke fundet fagligt soliditerede erfaringer. Gennemgangen viser at gravespildprocenten forventes, antages eller vurderes spildprocenten uden yderligere reference og saglig dokumentation.

Cowi's vurdering (fodnote 40 C) bag VVM 2011 er et Skære-/sugefartøj *tømmer i en pram med overløb. Overløbet fra prammene vil indebære normalt et sedimentspild på 20-30 % (Sund & Bælt, 1999) for blødt sediment. Der vælges en spildprocent for siltfraktionen på 25 % i denne modellering. Spildprocenten for gytjen regnes at være 100 % på grund af gytjens lave densitet. Materialet antages at blive bort-sejlet og klappet på klapplads udenfor Limfjorden*. GeoHav finder denne vurdering valid, da anerkendte værdier[41] for gytjes gennemsnitlige densitet på 1.28 g/ml kun er en brøkdel højere end havvand - med forbehold for variationer i salinitet og temperatur. Gytje vil således blive suspenderet i enhver

---

[37] linie 70-91 samt figur 4 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[38] linie 125-136 samt figur 8-10 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[39] tabel 6 3. Limfjordsforbindelse - Opdatering af VVM for Egholmslinjen - Hydraulisk modellering, Rambøll 2021 / Ref 11 til MKR 2021

[40] A: VVM-redegørelse for Kalundborg Ny Vesthavn, Kalundborg Kommune, Kystdirektoratet og NIRAS A/S 2008
B: VVM for Skærbæk Havn, Bilag 10 Spredningsscenarier, Niras 2010
C: Teknisk notat - 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering, COWI september 2006
D: afsnit 11.3.1.1 Udvidelse af Greenå Havn - Samlet miljøredegørelse (VVM og MV), Niras 2017
E: afsnit 3.3 VVM-redegørelse og miljøvurdering for etape 3 udvidelse af Skagen Havn, COWI 2018
F: Miljøkonsekvensvurdering Lillebælt Syd Vindmøllepark Bilag F HYDROGRAFI OG VANDKVALITET, COWI 2019

[41] figur 13 Søulykkesrapport om kæntring, Den Maritime Havarikommission 10. marts 2018

væske og mobiliseres med denne. Rambøll's fastsættelse af en spildprocent på 20% for gytje er derfor alene af teoretisk karakter.

Kilde:	Forudsat spildprocent:	Forudsat gravemetode:
VVM - Skagen Havn (COWI, Etape 3 udvidelse af Skagen Havn, 2018)	10 - 15% (fint sand med indhold af silt og ler på omkring 10 %)	Sandsuger
(COWI, 3. Limfjordsforbindelse - VVM-redegørelse, 2011)	100 % af gytjen spildes pga. gytjens lave densitet	Skære-/sugefartøj
(Niras, VVM for Skærbæk Havn, 2010)	10% (gytje)	Ved uddybning (erfaringer fra Rhode Nielsen)
(Niras, Udvidelse af Grenaa Havn, 2017)	5% (gytje)	Ikke oplyst
(Orbicon, 2016)	10% (gytje)	Gravemaskine
(Niras, VVM - Kalundborg Ny Vesthavn, 2007)	10% (gytje)	Spandkædemaskine
(COWI, Miljøkonsekvensvurdering - lillebælt Syd Vindmøllepark, 2019)	Ved arbejde i meget bløde sedimenter spildes andelen af gennemfald gennem 0.2 mm sigte (op til 73%)	Gravemaskine (backhoe)
(Niras, VVM-redegørelse med miljøvurdering - Vejle Lystbådehavn, 2010)	10 % (gytje)	Ikke oplyst

Tabel 6: Opsummering af spildprocenter fra tidligere VVM-redegørelser.

FIGUR 5

Rambøll angiver således saglig dokumentation i Miljøkonsekvensrapporten anslåede gravspildsprocenter som ved videre beregning (TABEL 2) estimerer et gravespild på 170.000 m³ som bortledes af strømmen i vandsøjlen. GeoHav påpeger at der med et massivt gravespild på 170.000 m³, bør foreligge nyere og konkrete vurdinger på bedst anvendelig teknologi til anlægsarbejde under de givne strømforhold.

10 % spild af 300.000 m³ ler = 30.000 m³
20 % spild af 700.000 m³ gytje = 140.000 m³
beregnet gravespild i alt = 170.000 m³

TABEL 2

Et asbestdeponi på dokumenteret 95.000 ton asbestholdigt eternit henlå i Limfjorden uden kystsikring i 11 år under påvirkning af vind- og strømforhold, hvilket med stor troværdighed er skyld i kontinuerligt opskyllende eternit på samme kystlinie anno 2021. Derfor forventes det at Limfjordens havbund indeholder markante mængder eternit og asbest, som influerer direkte på den totale udgravningsmængde på 1.000.000 m³ havbund.
GeoHav vurderer at markante koncentrationer af mikroskopiske asbestfibre kan frigøres til vandsøjlen som følge af udgravning og derpå følgende spild af 170.000 m³ sediment, hvorfor der bør gennemføres en reel og saglig undersøgelse af havbundens tilstand med fyldestgørende prøvetagninger for spormetaller og asbestfibre. Førend en sådan foreligger kan det derfor ikke konkluderes med videnskabelig vished at de 1.000.000 kubikmeter havbundsmateriale, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af Egholmlinjens sænketunnel, ikke indeholder anseelige mængder eternit og/eller udvaskede asbestfibre.

VURDERING

Forekomsterne af synligt eternit på søterritoriet og kystlinjen omkring Egholm er forbundet med så store uklarheder og forekommer så hyppigt at det uetisk ikke at undersøge fænomenet fyldestgørende inden vedtagelse af anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Blot fordi ministeriel inkompetence eller øvrige særegne interesser har resulteret i udeladelse og/eller manglende inddragelse af ministeriets eget materiale S 1200-12 gennem to årtiers VVM-processer er indholdet af S 1200-12 ikke et udtryk for at nogen *opfinder sin*

egen virkelighed.
Transportministeren bruger faktuelt forkerte oplysninger i sin besvarelse af TRU spørgsmål 619 og afgiver forsætligt i strid med lovbundne pligter et utilstrækkeligt svar i TRU spørgsmål 621, som medfører at potentielt strafbare forhold ikke klarlægges.
Grundet Tranportministerens manglende forståelse for disse voldsomme problematikker i sagen om asbest i tracéet og undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen bør folketinget overveje, hvorvidt der fortsat kan opretholdes tillid til Transportministeren.

EFTERSKRIFT
Rigsarkivet har 22. september 2021 efter færdiggørelsen af dette notat imødekommet GeoHav's forespørgsel på hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de i dette notat specifikke sagsakter i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021; *Der er ingen offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å*.

NOTAT

22. september 2021
Intitialer: JJ, MR, SR, TH

GeoHav
www.geohav.dk

BILAG A

RIGSARKIVET

Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:	*Journalnummer:*	*Telefon:*	*Vores reference:*	*Deres reference:*
25. juni 2020	*21/29317*	*33 92 33 10*	*AV*	

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952*

- 1988)" med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der

måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.

E-MAIL: MAILBOX@SA.DK · HJEMMESIDE: WWW.SA.DK
CVR-NR.: 60208212 · EAN-NR.: 5798000794382

BILAG B

Fra: rij@eurofins.dk
Emne: Foreløbige limfjordsresultater, del II
Dato: 1. august 2006 kl. 11.17
Til: amtsvt@nja.dk, amt.fa@nja.dk, Margot H. Møller Nielsen MN@cowi.dk, Mette Mejsen Westergaard MMW@cowi.dk, Erling Povlsen ERP@cowi.com

Hej

Her er næste etape af limfjordsresultaterne. Sigteanalyserne er også færdige, analyserapporterne udsendes senere i dag.

Resultaterne er ikke kvalitetssikret fuldstændigt, specielt afventer jeg et certificeret referencemateriale til at teste vores BCR-SEP procedure, men da jeg har ferie i næste uge vil der ikke ske mere herfra før i uge 30. Det er min vurdering at BCR-SEP er den mest gennemtestede sekventielle ekstraktionsprocedure der pt. findes, og det at der findes reference materiale til en sådan operationelt defineret procedure er ret unikt. Der findes modificerede metoder (fx. science of the Total Environment 321(2004)241-255), men modifikationerne gælder trin 2 (jern/mangan hydroxider), ikke det første "exchangeable" trin - der giver "jordvand, carbonat og udbytbare metal"-fraktionen.

Hvis der er spørgsmål til det udførte arbejde er Ingela her i næste uge (cc adressen), jeg håber dette kan give COWI lidt at arbejde med indtil jeg kommer tilbage - Cd og Hg havde ikke tilstrækkelig følsomhed på vores ICP-MS setup, så de vil blive kørt på GFAAS/FIMS hhv. med resultater forventeligt sidst i uge 30.

TN og TP er også udestående, men det bliver først i August pga. ferie, ligesom de resterende organiske godt nok er i arbejde og køres hurtigst muligt men ikke kan regnes færdig/kontrolleres før midt i august.

Med venlig hilsen
Rikard Jensen
Eurofins Danmark A/S
Telefon 70 22 42 66
Telefon-direkte: 72 18 73 56
Fax: 70 22 42 55
e-mail: rij@eurofins.dk
www: http://www.eurofins.dk

(See attached file: Resultater28072006.xls)

The information transmitted is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential and/or privileged material. Any review, retransmission, dissemination or other use of, or taking of any action in reliance upon this information by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you receive this in error, please contact the sender and delete the material from any computer. The integrity and security of this message cannot be guaranteed and it may be subject to data corruption, interception and unauthorised amendment, for which we accept no liability. The sender therefore is in no way liable for any errors or omissions in the content of this message, which may arise as a result of email transmission. If verification is required, please request a hard copy. We take reasonable precautions to ensure our emails are without viruses. You need, however, to verify that this email and any attachments are without viruses, as we can take no responsibility for any computer viruses, which might be transferred by way of this email. We may monitor all email communication through our networks. If you contact us by email, we may store your name and address to facilitate communication.

Resultater28072006.xls

BILAG C

SV: SV: Vedr. aktindsigt af 16. maj 2021 - HASTER

15 June 2021 | 15:59 | 43 KB

From:

Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>

To:

Mikkel ræv <mikkel@geohav.dk>

Hej Mikkel

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til det af GeoHav fremførte om 2006-analyserne, som er udført af Cowi/Eurofins for det daværende Nordjyllands Amt. Vejdirektoratet, Cowi og Eurofins har eftersøgt analysedokumentationen fra 2006, men uden held. Vi har derfor ikke yderligere at tilføje om disse analyser, som blev udført før Vejdirektoratet blev bedt om at opdatere amtets VVM-materiale i 2010.

Venlig hilsen

Niels Fejer Christiansen
Seniorprojektleder
Vejplan og miljøafdelingen
Vejdirektoratet

EFTERFORSKNINGSNOTAT

12. maj 2021
Forfattere: TH, SH, MR
Korrigeret udgave

GeoHav
www.geohav.dk

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø.
GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

Referencer er for så vidt muligt angivet med hyperlinks. For at sikre tilgængeligheden er PDF hosted på GeoHav's server.
Citater er fremhævet som *således*.

Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen

Historisk perspektiv 2

Nuværende problematik 5

Kort om asbest 6

Kviksølv i Limfjorden 7

Vurdering af kviksølv 9

Vurdering af asbest 9

Vurdering af afværgeforanstaltninger 10

Konklusion 11

Bilag 1 - Tendens for kviksølvkoncentrationer i sediment i Limfjorden 13

Bilag 2 - referencer for datagrundlaget i kviksølvkoncentrationer 14

Bilag 3 - fotodokumentation april 2021 15

Historisk perspektiv

13. oktober 1976 søgte Aalborg Kommune om tilladelse[1] hos Nordjyllands Amtsråd til at foretage opfyldning i Limfjorden *af affaldsprodukter fra Cementfabrikken*. Af ansøgningen fremgår det at en sø nord for Mølholmvej beliggende på matrikel 34a indtil da havde været benyttet til opfyldning. Denne sø er markeret med en grå cirkel i figur 1.

15. oktober 1976 meddelte ministeriet for offentlige arbejder tilladelse[2] til ud fra ansøgningen at *foretage opfyldning af et areal af søterritoriet i Limfjorden vest for Ålborg ud for den tidligere cementfabrik Norden således som er nærmere angivet på de med skrivelse fulgte planer tegning nr. 01 og 02*. Med tilladelsen fulgte forudsætningen om en solid stenindfatning mod fjorden samt at denne *ud mod fjorden, som udføres, forinden opfyldningen påbegyndes, skal vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand* (vilkår 4). Endvidere var det benævnt at *den før opfyldningen af de enkelte etaper forudsatte inddæmning skal udføres så effektiv og i så god tid forinden, at fint materiale fra opfyldningen ikke af bølgeslaget kan trækkes ud på søterritoriet* (vilkår 2). Skitser[3] fulgte jvf tilladelsens vilkår fra Stadsgartneren Aalborg kommune, herunder skitse af den i vilkår 2 benævnte inddæmning (figur 5).

I en skrivelse[4] fra Aalborg Kommune til Nordjyllands Amt 22. november 1976 blev affaldets herkomst uddybet til udelukkende at komme fra Dansk Eternit Fabrik A/S med mulig supplering fra Aalborg Kommune af ren bygningsaffald. Af skrivelsen fremgår det at affaldet fra Dansk Eternitfabrik ville bestå af estimeret 35% eternit, 55% Siporex[5] samt 10% diverse[6]. Dog var det jvf spildevandsanalyser[7] allerede Aalborg Kommune bekendt i februar 1976 at Siporex opfyldt i søen på matrikel 34a konstituerede et miljøproblem med et højt kemisk iltforbrug samt høje koncentrationer af kviksølv. Det er uklart hvor spildevandsprøverne blev udtaget præcist. Spildevandsprøverne blev jvf dokumentationen *udtaget grundet forekomst af talrige døde fisk*. GeoHav formoder derfor at prøverne er udtaget i søen beliggende matrikel 34a. Dokumentation omtaler en voldsom pH samt koncentrationer af kviksølv på 0,3 µg/l.

I 1979 fik dette området sin egen lokalplan[8] *for at sikre opførelsen af selve renseanlægget.... ligesom der gennem lokalplansforslaget åbnes mulighed for at deponere det producerede slam på en del af de omkringliggende landbrugsarealer*. Lokalplanen havde yderligere det formål at sikre *areal til etablering af et stykke af en eventuel kommende vej, som vest om Aalborg by forbinder en planlagt 3. Limfjordsforbindelse i nord med den eksisterende motorvej i syd. Linjeføringen for den omtalte vej er godkendt af byrådet den 22. august 1977*. GeoHav retter skærpet opmærksomhed mod at lokalplanen intet sted benævner anden deponi end *mulighed*

---

[1] Skrivelse vedr.: Opfyldning i Limfjorden til Nordjyllands Amtsråd, Rådmanden Aalborg Kommune 13. oktober 1976

[2] Skrivelse til Aalborg Kommune, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[3] Plantegninger matrikel 34a mfl., Stadsgartnerens Kontor Aalborg Kommune 1976

[4] Notat vedr. Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved Norden, Stadsgartneren Aalborg Kommune Teknisk Forvaltning 22. november 1976

[5] Siporex er et letvægts, præfabrikeret, skumbeton byggemateriale, der er egnet til fremstilling af beton murværk som blokke. Bestående af kvartssand, kalcineret gips, kalk, cement, vand og aluminiumpulver hærdes AAC-produkter under varme og tryk i en autoklav. Kilde: Wiki

[6] Håndskrevet notat, Nordjyllands Amtsråd sag nr. 8-76-1/26

[7] Spildevandsanalyser af 30. december 1975 samt 26. januar 1976, Aalborg Kommune Hygiejnisk Forvaltning 26. januar 1976

[8] Lokalplan 05-001 Renseanlæg ved Norden, Aalborg Kommune januar 1979

for at deponere udrådnet slam, ristestof og sand fra renseanlægget på landbrugsarealer vest og sydvest for renseanlægget. Disse landbrugsarealer er markeret med lys gul i figur 1.

I det følgende vil det opfyldte areal samt opfyldte arealer på matrikel 34a præ-1976 være benævnt Klostereng-forureningen.

I juni 2011 offentliggjorde Vejdirektoratet VVM-redegørelsen[9] (Rapport 380) for de tre linjeføringsforslag til den 3. Limfjordsforbindelse; Østforbindelsen, Egholmlinjen og Lindholmlinjen. Lindholmlinjen havde heri et linjetrace, som løb direkte igennem deponiområdet pre-1976. Egholmlinjens trace heri løb tæt forbi Klostereng-forureningen. I perioden 27. juni til 31. august 2011 var Rapport 380 således i høring. Aalborg Kommune indgav høringssvar[10], som ikke inkluderede benævnelse af Klostereng-forureningen eller deponi i søerne pre-1976 trods Lindholmlinjens linjetrace gennem disse.

På byrådsmøde[11] i Aalborg Kommune september 2011 blev en række elementer omkring de tre linjeføringsforslag til en kommende 3. Limfjordsforbindelse gennemgået. Ganske kort benævnes at *Vestforbindelsen med fjordkrydsning i Lindholmlinjen forventes at medføre de største udgifter til oprydning eller gendeponering, som følge af de arealer der berøres i Vestbyen og i Lindholm. Lindholmlinjen rummer samtidig størst risiko for eventuel flytning af forureninger ved en grundvandssænkning, da udbredelsen af sænkningen kan blive stor*. Der er ingen benævnelse af Klostereng-forureningen.

I 2013 blev en lokaliseringsanalyse[12] gennemført da Region Nord ønskede at etablere en ny helikopterlandingsplads. Hovedforslaget var terrænet vest for Renseanlæg Vest (figur 1). Lokaliseringsanalysen tog bemærkede at området var underlagt lokalplan 05-001 som fastlagde områdets anvendelse til *offentlige formål som renseanlæg, slamdeponeringsanlæg, rekreative formål samt erhvervsformål (råstofindvinding)* og at *etablering af en heliport på området ikke er i overensstemmelse med lokalplanen. Heliporten kræver derfor, at der vedtages en ny lokalplan for anlægget*. Lokaliseringsanalysen benævnte ikke Klostereng-forureningen.

På et møde i By- og landskabsudvalget 2. oktober 2014 var konklusionen bag VVM-redegørelsen, *at det samlede projekt vurderes at have en moderat miljøpåvirkning på 2 områder: Støj fra helikoptere og påvirkning af habitatsdirektivets bilag I arter (rørdrum og rørhøg) uden for Natura 2000 området. Det vurderes overordnet, at projektet vil kunne gennemføres uden væsentlige negative konsekvenser*. Referatet[13] afslører at asbest blev nævnt i anden sammenhæng end Klostereng-forureningen.

24. juni 2014 indgik Regeringen med øvrige partier en trafikaftale[14] som for den 3. Limfjordsforbindelse udtrykte enighed om, *at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km. lang udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives*. Denne aftale gav afklaring til borgene ved *at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom*.

---

[9] 3. Limfjordsforbindelse VVM-redegørelse, Miljøvurdering Rapport 380 Del 1, Del 2, Del 3, Cowi 2011

[10] 3. Limfjordsforbindelse - Høringsnotat vedrørende den offentlige høring af VVM-redegørelsen i perioden 27. juni til 31. august 2011, Vejdirektoratet 2012

[11] Udskrift af beslutningsprotokollen 12.09.2011, Aalborg Byråd

[12] Heliport Lokaliseringsanalyse, Aalborg, Rambøll 2013

[13] Referat Aalborg Byråd By- og Landskabsudvalget, 2. oktober 2014

[14] Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden, Regeringen 24. juni 2014

Således fastlagdes muligheden for ekspropriering og der blev berammet en pulje *på 43,1 mio. kr. til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring*.

I oktober 2014 offentliggjorde Aalborg Kommune i samarbejde med Rambøll den udarbejdede miljørapport[15] i forbindelse med anlæg af en landingsplads for lægehelikoptere ud fra det tidligere hovedforslag; på deponi-området. Denne miljørapport benævnte ikke at området var tidligere søterritorie opfyldt af eternit og restaffald.

I februar 2015 blev en ny miljørapport offentliggjort i samarbejde mellem Aalborg Kommune, Rambøll og Region Nordjylland. Denne nye miljørapport benævnte ikke at området var tidligere søterritorie opfyldt af eternit og restaffald.

23. september 2015 gjorde Rambøll i et notat[16] Region Nordjylland og Aalborg Kommune opmærksom på at der dagen i forvejen var *fundet byggemateriale. Heriblandt gamle tagplader og poser med påskriften asbesto. Der er dermed mistanke om, at tagplader og poserne kan indeholde asbest*.

I forbindelse med en ansøgning[17] jvf Miljøbeskyttelseslovens § 19 optræder en prøvetagning i forbindelse med 450m3 jord som *ønskes nyttiggjort i forbindelse med anlægsarbejder i Mølholmsparken, matr. nr. 34a Gl. Hasseris By*. GeoHav bemærker at *analyseomfanget er drøftet og godkendt af miljømyndigheden Aalborg Kommune* samt at der i forhold til analyseomfanget er *en enkelt afvigelse fra det aftalte analyseprogram idet der ved en fejl kun er udvalgt 5 og ikke 7 prøver til analyse for asbest og cyanid*.

I november 2018 berammede Finansloven[18] igangsættelsen af for en række konkrete anlægsprojekter, herunder opdatering af VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse med anerkendelse af, *at Aalborg Kommune tager medansvar for finansieringen af forundersøgelsen af en 3. Limfjordsforbindelse med et bidrag på 2,5 mio. kr. i 2020. Staten afholder på den baggrund de resterende udgifter på 2,5 mio. kr*.

I februar 2021 blev den opdateringen af VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse[19] offentliggjort hvori det benævnes at stationering 108,8-109,0 i linjetrace[20] med areal typen *opfyld af kystareal* er *potentielt opfyldt med affald/asbest*, hvilket i afsnit 25.2.3 uddybes med at der *ved st. 108,8-109 (øst for linjeføringen) registreret et areal, hvor der mellem år 1975-1979 er opfyldt og kystlinjen er ændret. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer. Der er kendskab til, at der ved tidligere anlægsarbejder i området er truffet deponeret asbestaffald*. GeoHav formoder at dette kendskab refererer til notatet[21] af 23. september 2015 i forbindelse med anlæg af en Heliport i 2015.

---

[15] Landingsplads for lægehelikoptere, Mølholmsvej, Aalborg, Miljørapport - VVM og MV, Aalborg Kommune & Rambøll 2014

[16] Notat, Rambøll 23. september 2015

[17] A050032 §19-ansøgning vedrørende nyttiggørelse af overvejende lettere forurenet og evt asbestholdig jord, COWI 13-07-2017

[18] p.63 Aftaler om finansloven 2019, Finansministeriet 2018

[19] 3. Limfjordsforbindelse - Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[20] tabel 25-1 Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[21] Notat, Rambøll 23. september 2015

Nordjyske bragte medio april 2021 en artikel[22] om synligt eternitaffald på stranden i det opfyldte område med særligt fokus på det sundhedsskadelige aspekt og citat fra Rambøll's notat af 23. september 2015 om fund af mulig asbest.

Figur 1
Den grå cirkel markerer søen på matrikel 34a som forud for 1976 blev benyttet til opfyld af b.la. betonaffald
De lyse gule områder markerer slamdeponi. Det vestlige slamdeponi vest for Hasseris Å har ikke været benyttet de senere år. Hasseris Å er markeret med blå linie. Det rødt markerede område er det opfyldte område med eternit- og siporexaffald. Den sorte plet i dette område repræsenterer en Heliport, som Rambøll i 2015 lavede vurderingen på. Den groft markede gråt fadede linien estimerer Egholmlinjeføringen.

Nuværende problematik

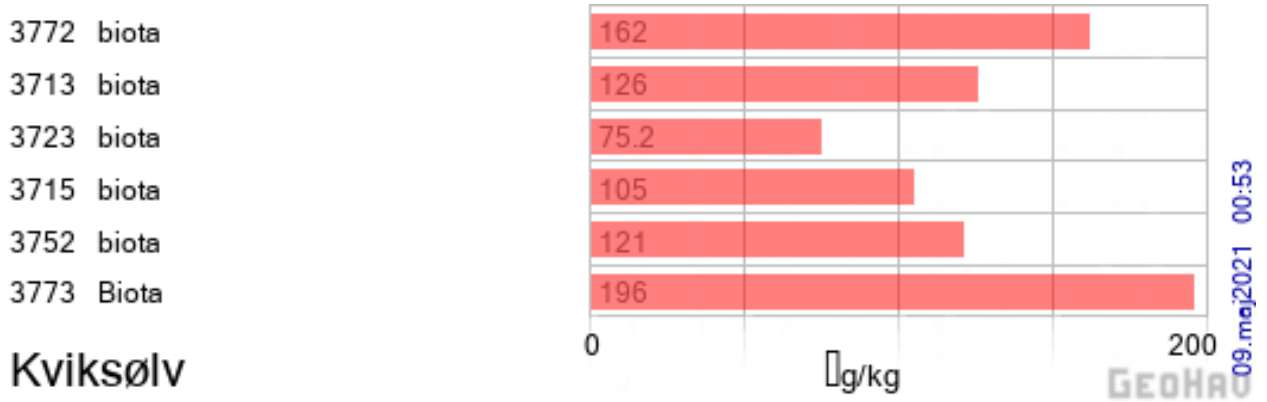
Tilstanden af Klostereng-forureningen er ikke fyldestgørende undersøgt eller kortlagt, som det må kunne forventes i henhold til Jordforureningsloven, hvorfor GeoHav opererer med en forventning om markant forurening af særlig kviksølv og asbest.

Det er nævneværdigt at samtlige koncentrationer af kviksølv i prøvetagningen[23] på Egholmlinjens tunneltrace jvf den opdaterede miljøkonsekvensrapport 2021 er <0,01 mg/kg TS til trods for konstateringen at vandområdet omkring Egholmlinjen ikke er *i god kemisk tilstand på grund af for høje koncentrationer af BDE (bromerede diphenylethere) og kviksølv i*

[22] Efter fund ved Limfjorden - Området bør spærres af, Nordjyske 16. april 2021

[23] afsnit 25.2.4 tabel 25-2 Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

indsamlede fisk[24]. Dette er korrekt at Limfjorden for biota[25] rummer bemærkelsesværdige koncentrationer af kviksølv, hvilket understøttes af udtræk fra GeoHav's database (figur 2).



Figur 2
Kviksølvkoncentrationer målt µg/kg i muskel på fisk.
Områderne er visualiseret i figur 4 datagrundlaget er klassificeringer fra RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

GeoHav retter særlig opmærksomhed til afsnit 25.2.3 hvor Rambøll specifikt bemærker at der *ved st. 108,8-109 (øst for linjeføringen) registreret et areal, hvor der mellem år 1975-1979 er opfyldt og kystlinjen er ændret. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer. Der er kendskab til, at der ved tidligere anlægsarbejder i området er truffet deponeret asbestaffald*. GeoHav formoder at dette kendskab refererer til notatet[26] af 23. september 2015 i forbindelse med anlæg af en Heliport i 2015.

GeoHav bemærker at lokalitet 1000 er lokaliseret ved Dall syd for Aalborg. Således har Rambøll direkte fokus på en forureningsproblematik ved Dall, hvorimod problematikken omkring Klostereng-forureningen kun vurderes som *potentielt opfyldt med affald/asbest*.

Kort om Asbest

Asbest er naturligt forekommende og omfatter en række mineraler. Asbest har været kendt og benyttet siden oldtiden grundet stoffets termiske egenskaber, ligesom det siden har været kendt at asbest indvirkede menneskers helbred. Asbest spaltes til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv - hvorfor brug af asbest idag er forbudt (se figur 3). Dog forefindes fortsat i gamle bygninger og i deponier. Særligt i forhold til Klostereng-forureningen bør det benævnes at de benævnte mængder af eternit indeholder asbest.

Et miljøprojekt[27] benævner kort at der i de *første eternittagplader blev der anvendt asbestfibre. Asbest er kun farligt, hvis det asbest-holdige materiale beskadiges, og der derved frigives asbestholdigt støv til luften. Det kan være skadeligt at indånde asbestholdigt støv. I*

[24] afsnit 14.2 p.283 Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

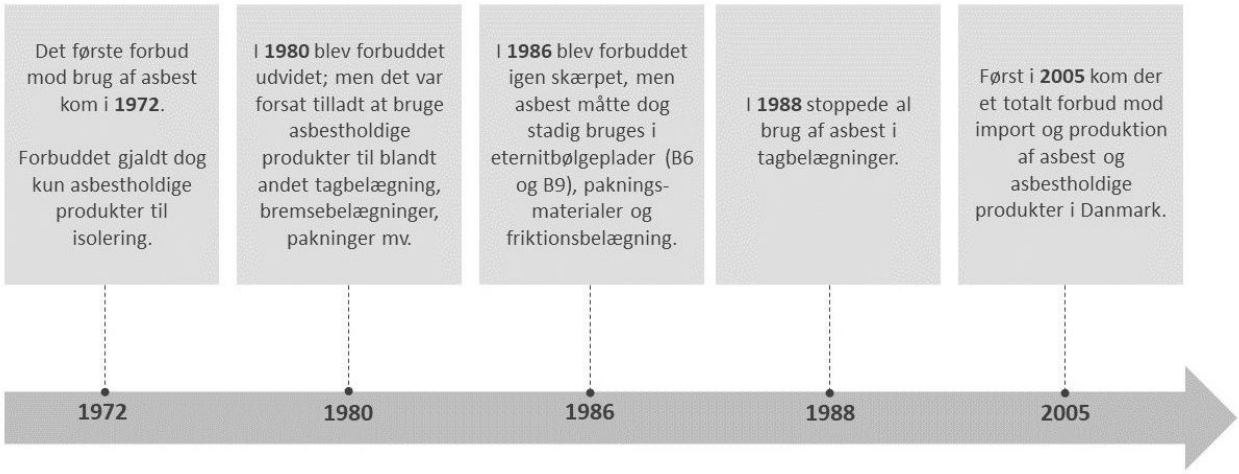
[25] Biota er de levende organismer i et bestemt miljø, i dette tilfælde fisk, hvor der måles i muskler

[26] Notat, Rambøll 23. september 2015

[27] Miljøprojekt 2120 - Potentiel udvaskning af problematiske stoffer i forbindel-se med nyttiggørelse af nedknuste bølge-eternittagplader uden asbest, Miljøstyrelsen 2020

Danmark anvendtes asbest i eternittagplader frem til slutningen af 1980'erne, hvorefter asbestfibrene blev erstattet af andre typer fibre. Asbesthol- dige plader har en levetid på 50-100 år, mens de asbestfri har en væsentlig kortere levetid. Det betyder, at der i dag udskiftes plader af begge typer.

Kræftens Bekæmpelse skriver om asbest at det *består af en række naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen.*
Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.[28]



Figur 3
Grafikken er lånt fra Kræftens Bekæmpelse

Der forefindes meget begrænset viden om asbestsfibres mobilitet i havmiljøet, hvilket i forhold til den nuværende problematik er yderst relevant. Et internationalt studie[29] påviser dog at asbestfibre er hypermobile i miljøet (figur 3) og at særligt Chrom og Mangan kan benyttes som sporstoffer i prøvetagninger.

Kviksølv i Limfjorden

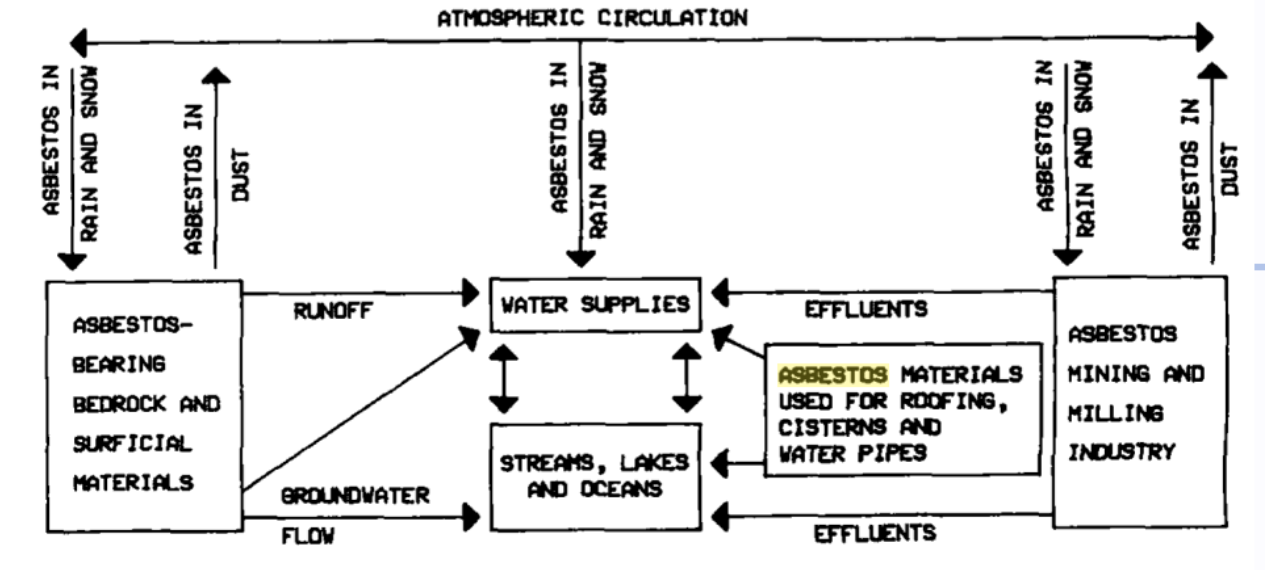
Ved gennemgang af referencemateriale har GeoHav kortlagt (figur 4) det generelle nyere kendskab til koncentrationer af kviksølv i Limfjordens sediment. Generelt er disse koncentrationer markant over 0,01 mg/kg TS i referencematerialet[30], hvilket understøttes af estimater for kviksølv i overfladesedimenter på 0,5-2 mg/kg glødetab for Limfjorden i

[28] https://www.cancer.dk/hjaelp-viden/fakta-om-kraeft/aarsager-til-kraeft/asbest/

[29] Asbestos in the natural environment, H. Schreier 1989

[30] Figur 4, Bilag 1 - Tendens for kviksølvkoncentrationer i sediment i Limfjorden samt Bilag 2 - referencer for datagrundlaget i kviksølvkoncentrationer

Kviksølvredegørelsen[31]. Eneste undtagelse i forhold til den generelle tendens er område 3723 Nibe Bredning i det gennemgåede referencemateriale med en værdi på 0,002 mg/kg TS.



Figur 3
Gengivelse af Fig.1. Flowchart of asbestos fiber pathways in the environment
Kilde: Asbestos in the natural environment, H. Schreier 1989

Figur 4
Nyere kendte lokationer for målinger af kviksølv i sediment i Limfjorden. Den sorte prik repræsenterer Egholmlinjens tunneltrace. Røde prikker identificerer klappladser og blå referencetal repræsenterer klassificeringer af sediment fra RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016. Datagrundlaget forefindes som diagram over koncentrationer i Bilag 1 og referencer i Bilag 2.

[31] Tabel 9.4 Kviksølvredegørelse, Miljøstyrelsen 1987
Der tages forbehold for fejlmargin i beregninger jvf henholdvis glødetab og tørstof-

Vurdering om kviksølv

Det mistænkes at den opdaterede miljøkonsekvensrapports sedimentmålinger[32] for tunneltrace er konstruerede da Siporex, som hovedparten af Klostereng-forureningen jvf dokumentationen fra 1976 skulle bestå af, plausibelt kan forventes at have nævneværdige og markante koncentrationer af kviksølv set i lyset af Limfjordens generelle tendenser[33] for målbare koncentrationer af kviksølv.

Prøver udtaget af Nordjyllands Amt optræder i et teknisk notat[34] fra 2006 og påviser en koncentration af kviksølv for samtlige prøvepunkter på <0,01 mg/kg tørstof.

Prøver udtaget 2. december 2019 er benyttet i Naturfocus' notat[35] af 20. april 2020, som optræder som referencemateriale 405 til den opdaterede miljøkonsekvensrapports tabel 25-2. Ifølge notatets tabel 2 er koncentrationen af kviksølv for samtlige prøvepunkter <0,01 mg/kg tørstof.
GeoHav rejser tvivl om denne prøvetagnings integritet, da det ikke er dokumenteret at der er benyttet en Danak-akkrediteret prøvetager. Endvidere undrer det GeoHav at Naturfocus er registreret som Fotografisk virksomhed.

I limfjorden på en lokation umiddelbart nord for det i farvandet opfyldte område og ca 500m øst for den idag byggelinjesikrede Egholmlinjes tunneltrace blev der 3. september 1969 foretaget sedimentmåling[36] som påviste en koncentration af kviksølv på 0,038 mg/kg TS. Denne var for målingerne i dette område denne dag en af de laveste koncentrationer.

Sammenholdt med den generelle tendens i kviksølvs målbarhed i Limfjorden samt prøvetagningen af 3. september 1969 stiller GeoHav tvivl ved sedimentprøverne af 2. december 2019.

Vurdering af asbest

Grundet asbestfibres hypermobilitet vurderer GeoHav at markante mængder asbest er at forefinde i vandsøjlen og i Limfjordens sedimentet i stor radius. GeoHav finder det således stærkt kritisabelt at Rambøll nedtoner asbestproblematikken i den opdaterede miljøkonsekvensvurdering.

Det er ligeledes kritisabelt at Rambøll ikke har implementeret eksisterende viden og iværksat fyldestgørende undersøgelser for asbest i nærområdets sediment og i vandsøjlen.
GeoHav understreger at der ikke forefindes fyldestgørende dokumentation for asbest's miljøpåvirkninger i vandfase og risici for negative kumulative effekter på mennesker og dyreliv.

---

[32] Opdatering af VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) Teknisk baggrundsnotat sedimentforhold, Naturfocus 04-05-2020 (det bemærkes at det faktiske digitale dokument er dateret 20. april 2020)

[33] Bilag 1 - Tendens for kviksølvkoncentrationer i sediment i Limfjorden

[34] 3. Limfjordsforbindelse – Nordjyllands Amt 2006: 3. Limfjordsforbindelse - hydraulisk modellering. Teknisk notat, Nordjyllands Amt 2006 udarbejdet af COWI.
Reference /364/ til den opdaterede Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

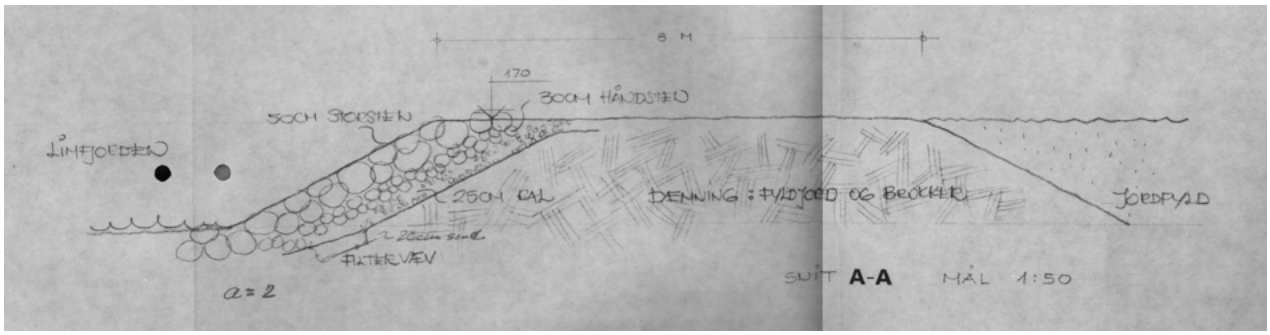
[35] Notat, Naturfocus 20. april 2020
Dette notat optræder som */405/ Opdatering af VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) Teknisk baggrundsnotat – sedimentforhold. Naturfocus 04-05-2020* i den opdaterede Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[36] Kort 5 samt data for målepunkt 20a i kort 5 begge gengivet fra Danish Marine Monitoring Methods And Data Part IV, Isotopcentralen 1978

Således anbefaler GeoHav at der indledes en fyldestgørende kortlægning af asbest-problematikken i området medtagende marine sedimentprøver i en radius af 10 sømil fra det inddæmmede deponi. En sådan kortlægning bør udføres under største agtpågivenhed da det historiske materiale ikke skaber fyldestgørende klarhed over det deponerede materiales beskaffenhed.

Vurdering af afværgeforanstaltninger

Jvf tilladelsen[37] af 15. oktober 1976 af skulle opfyldning på søterritoriet forudsættes af *en yderside beklædt med storsten* som det fremgår af figur 5.
Materialet til opfyldning bestod som tidligere dokumenteret af 35% eternit, 55% siporex samt ikke udførligt dokumenteret 10% diverse. Den sparsomme dokumentation for diverse består af et håndskrevent notat[38] hvor brugt emballage i form af plastik benævnes. Ligeledes benævnes støv.



Figur 5 - snittegning af *yderside beklædt med storsten*
Kilde: Plantegninger matrikel 34a mfl., Stadsgartnerens Kontor Aalborg Kommune 1976

På klosterengen har spildevandsslam i årevis været deponeret til udrådning. Lokale kilder har overfor GeoHav berettet at de benyttede landbrugsarealer til slamdeponi holdes idag drænede via ialt 32 stk rørføringer tilkoblet en pumpestation. Det er uklart hvortil det drænede vand bortledes.
Boreprøver[39] påviser at undergrunden under Klosterengen består af lag med variende geologiske profiler af sand, ler og gytje, således at områdets våde beskaffenhed kan have mobiliseret det deponerede materiale ud på søterritoriet under den oprindelige afværgeforanstaltning, som består den dag idag forholdvis intakt (figur 6).

[37] Skrivelse til Aalborg Kommune, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[38] Håndskrevet notat, Nordjyllands Amtsråd sag nr. 8-76-1/26

[39] Boreprøve 262915, UTM 552380, 6323306, udtaget 1973
Boreprøve 263345, UTM 551920, 6322780, udtaget 1977

Figur 6
Eksisterende yderside beklædt med storsten april 2021, bemærk eternit på stranden.

GeoHav har fået accept fra uvildig part til benyttelse af fotodokumentation fra april 2021 af de faktiske forhold på søterritoriet nord for den eksisterende yderside beklædt med storsten. Ud fra fotodokumentation[40] implementerede afværgeforanstaltninger ikke været tilstrækkelige, hvorfor det formodes at Siporex ligeledes forefindes frit tilgængeligt på stranden.

Konklusioner

GeoHav vurderer at værdierne for kviksølv i samtlige sedimentprøver for trace for Egholmlinjens tunnelføring forekommer konstruerede og koncentrationer af kviksølv jvf den generelle tendens i Limfjorden forventes i nærområdet, implicit sedimentet omkring Egholmlinjens tunneltrace.

GeoHav mistænker at der i Aalborg Kommune spekuleres i at anlæg af Egholmlinjen kan fritage Aalborg Kommune for sine forpligtelser jvf tilladelse af 15. oktober 1976 i forhold til den eksisterende forurening som følge af manglende opsyn og vedligehold af de i samme tilladelse anførte vilkår. Således kan god tro ikke påberåbes og det vurderes at Aalborg Byråd har svigtet og ignoreret forpligtelser jvf Miljøbeskyttelsesloven[41] for ikke fyldestgørende at have ført *generelt tilsyn med, at loven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes*.

GeoHav mistænker ligeledes at Aalborg Byråd grundet Rambøll's notat af 23. september 2015 har forsøgt at nedtone problematikken i Klostereng-forureningen, da ukendt omfang af forureningen potentielt kan stoppe anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse på den nuværende byggelinje.

GeoHav konkluderer ud fra §19-ansøgningen 2017 at Aalborg Kommune i ukendt omfang opererer med en intern bevidsthed om asbestforurening i området omkring matr. nr. 34a.

[40] Bilag 3 - fotodokumentation af de faktiske tilstande på stranden ved Klostereng-forureningen, april 2014

[41] https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/1121, Miljøbeskyttelsesloven

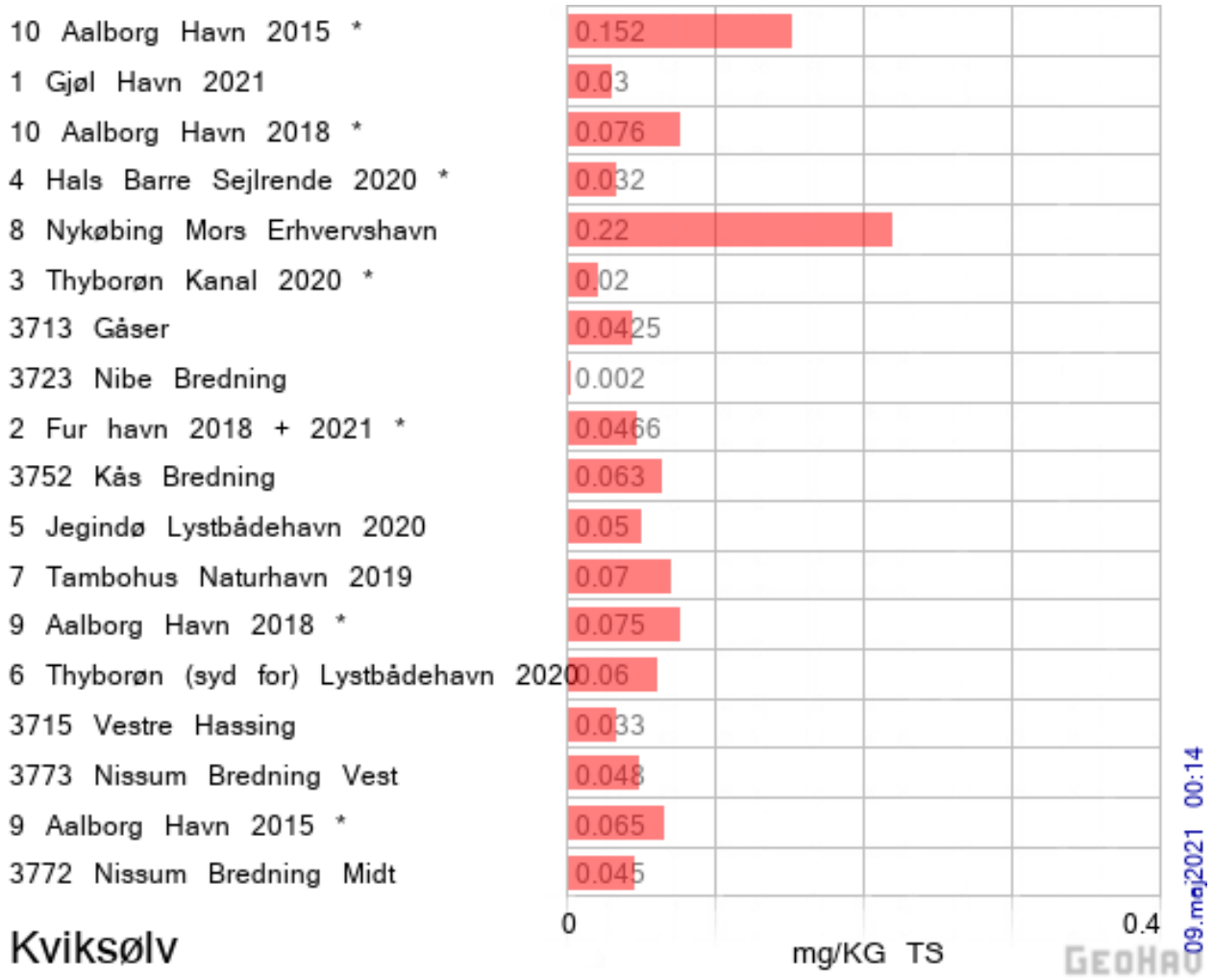
GeoHav mistænker at politiske behov for at gennemføre den 3. Limfjordsforbindelse har medført en tilsidesættelse af lovbundne pligter, da Rambøll den 23. september 2015 orienterede Region Nordjylland samt Aalborg Kommune om fund af muligt asbestaffald. Fotodokumentationen i Bilag 3 afslører at der ikke er forsøgt *forebygget sundhedsmæssige problemer ved anvendelsen af forurenede arealer* hvorfor materiale deponeret på disse *på grund af menneskelig påvirkning kan have skadelig virkning på natur, miljø og menneskers sundhed* i henhold til Jordforureningsloven[42].

Således mistænkes tilsidesættelse af lovbundne pligter, udeladelse af vitale informationer i adskillige høringsrunder influerer direkte på Folketingens behandling og vedtagelse af den anlægslov, byggeliniesikringen afhænger af.

Den afsluttende bemærkning i tilladelsen af 15. oktober 1976 var *at tilladelsen ikke fritager for det ansvar, som efter almindelige retsregler måtte kunne pålægges kommunen, såfremt den ved opfyldning skete ændring i den eksisterende kystlinie måtte medføre skadelige påvirkninger på andre ejendomme*.

[42] https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/282, Jordforureningsloven

Bilag 1 - Tendens for kviksølvkoncentrationer i sediment i Limfjorden
Gennemsnitsværdier er markeret med *
Referencer for de nedenstående data kan findes i Bilag 2



Bilag 2 - referencer for datagrundlaget i kviksølvkoncentrationer

1.: Gjøl Havn Klaptilladelse, Miljøstyrelsen 2021

2.: klaptilladelse Fur Havn, Miljøstyrelsen 2021 samt Klaptilladelse til Skive Kommune, Fur Havn, Miljøstyrelsen 2018

3.: Klaptilladelse Thyborøn Kanal, Miljøstyrelsen 2021 samt Tilladelse til nyttiggørelse af uddybningsmateriale fra Thyborøn Kanal, Miljøstyrelsen 2021

4.: Hals Barre sejlrende Klaptilladelse, Miljøstyrelsen 2020 samt Tilladelse til nyttiggørelse af oprensningsmateriale fra sejlrenden over Hals Barre, Miljøstyrelsen 2020

5.: Klaptilladelse Jegindø Lystbådehavn, Miljøstyrelsen 2020

6.: Thyborøn, område syd for lystbådehavn, Klaptilladelse, Miljøstyrelsen 2020

7.: Klaptilladelse Tambohus Naturhavn, Miljøstyrelsen 2019

8.: Nykøbing Mors Erhvervshavn, Klaptilladelse, Miljøstyrelsen 2019

9, 10.: Klaptilladelse aalborg havn, Naturstyrelsen 2015 samt Klaptilladelse aalborg havn, Miljøstyrelsen 2018

3713.: Gåser, RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

3715.: 3715 Vestre Hassing, RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

3723.: 3723 Nibe Bredning, RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

3752.: 3752 Kås Bredning, RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

3772.: 3772 Nissum Bredning Midt, RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

3773.: 3773 Nissum Bredning Vest RAPPORT L.NR. 7086-2016 DK5, NIVA 2016

Bilag 3

ASBEST-NOTATET

FORTROLIGT INDTIL 10. JUNI 2021 1200

GeoHav
www.geohav.dk

8. juni 2021
MR, TH, SH, JJ

OM DETTE NOTAT

Dette notat er sammensat til Samråd i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021 med udgangspunkt i herunder følgende materialer. Eksterne referencer er markeret som hyperlinks.

REF A : Sedimentvurdering 2. opinion - 2. udgave, GeoHav 8. juni 2021
REF B : Efterforskningsnotat, GeoHav 12. maj 2021
REF C : Notat til Aalborg Kommune, GeoHav 1. juni 2021
Internt sagsarkiv S 1200-12, GeoHav (opdateres løbende)

PROBLEMATIKKEN

Asbest blev benyttet i produktionen af eternit helt frem til 1988 og det kan derfor antages at eternit og affaldsprodukter fra produktionen i Aalborg var asbestholdigt. Forud for 1976 benyttedes ler- og kridtgravene på Klosterengen i Mølholm ved Aalborg samt Limfjorden til deponi af affaldsmateriale fra cementfabrikker i området - ofte uden given tilladelse.
I 1979 var øjebliksbilledet[1] for affaldsmængden ca. 800m3/uge bestående af eternit, siporex[2] samt asbestcement. Med en vis margin formodes denne volumen at være toneangivende i en årrække grundet det skrevne akutte behov for deponiplads. Reelt er der ringe viden om, hvem som deponerede hvad hvor.

ASBEST REFERENCEVIDEN

Forskning påviser, at der er en sammenhæng mellem indtagelse af asbestfibre og en række kræftsygdomme[3]. Således er den generelle perception af asbest farlighed som udelukkende kræftfremkaldende ved indånding forkert[4]. De for menneskers sundhed farligste[5] asbestfibre er karakteriseret ved størrelser i længde 0—10 µm og diametre 0-1µm. Endvidere akkumuleres[6] asbest i fauna og biota. Asbest absorberes ikke kemisk i organismer men forårsager vævsskade. Således kontaminerer asbest den marine fødekæde.

Internationale studier påviser at asbest aflejres i sediment[7] og at fibrene er hypermobile i alle miljøer. Disses mobilitet afgøres af fibrenes størrelse[8]. Særligt i vandmiljøet har asbestfibre en høj suspenderingsevne i vandsøjlen og kan spredes ekstremt[9] grundet strømforhold. Chrysotil asbest kan undergå en vis opløsning i vandmiljøet ved lav pH men fiberens silikatstruktur forbliver intakt, hvorfor truslen ved spredning af asbestfibre i akvatiske miljøer er reel.
Vind- og vejrforhold kan forårsage regelmæssig resuspendering[10] af sediment hvorfor aflejrede asbestfibre kontinuerligt spredes. I den konstellation bør medtages Limfjordens regelmæssige uddybninger med klapning til følge. Eksempelvis klappes materiale fra Aalborg havn enten direkte i Limfjorden eller ved Hals Barre. Således kan asbest være en ekstremt problematisk faktor på nationalt plan via spredning i komplekse strømsystemer til indre danske farvande.

VURDERING AF MINISTERSVAR[11] PÅ TRU SPM. 515

GeoHav vurderer at Vejdirektoratets konklusion om at der ikke er *kendte forekomster eller deponier af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen ved Limfjorden* alene er baseret på Rambøll's opdaterede VVM & MKR[12], for hvilken ingen af baggrundsmaterialerne dokumenterer undersøgelser for forekomster af eternit eller faktisk prøvetagning for asbest.

---

[1] Skrivelse til Nordjylands Amtskommune, Dansk Eternik Fabrik A/S 23. februar 1979

[2] Siporex er letvægts skumbeton, der er egnet til fremstilling af beton murværk som blokke med bestandelene kvartssand, kalcineret gips, kalk, cement, vand og aluminiumpulver. Kilde: Wiki

[3] Asbestkræft, Oversat via Google fra mesotheliomahope.com

[4] Jordforurening med asbest, Orbicon 29. august 2016

[5] Asbestos treatment technologies, Journal of Material Cycles and Waste Management 2018

[6] Asbestos Contamination in Biota and Abiota in the Vicinity of Asbestos-Cement Factory, Bulletin of Environmental Contamination and Toxicology 2003

[7] Environmental Contamination of Chrysotile Asbestos and Its Toxic Effects on Growth and Physiological and Biochemical Parameters of Lemna gibba, Archives of Environmental Contamination and Toxicology 2004

[8] Asbestfibre kan have en diameter helt ned 0.025 µm (0,000025 mm) - Yderligere teknisk information om asbest

[9] TOXICOLOGICAL PROFILE FOR ASBESTOS, U.S. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES - Agency for Toxic Substances and Disease Registry, September 2001

[10] Resuspendering : opblanding i vandsøjlen

[11] Ministersvar på TRU spm. 515, Transportministeren 3. juni 2021

[12] Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

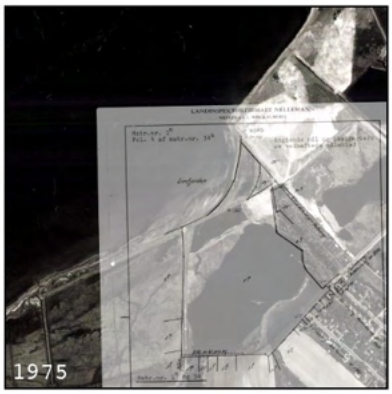
Endvidere anser GeoHav det for ikke fyldestgørende at der først *i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive foretaget grundige undersøgelser af tracéet*, da der kontinuerligt påvises fund af synlige eternitrester i og omkring Egholmlinjens trace. GeoHav har kontinuerlig dialog med Miljø- og Energiforvaltningen, Aalborg Kommune hvori der optræder enighed om at de kontinuerlige fund af eternitrester skyldes mobilisering grundet vind-, vejr- og strømforhold. Således er det yderst plausibelt at der submarint i Egholmlinjens trace forefindes eternitrester og endvidere mikroskopiske og hypermobile asbestfibre.

VURDERING AF MINISTERSVAR[13] PÅ TRU SPM. 523

Dette svar overlapper Ministersvaret på TRU spm. 515. Det bemærkes dog at *en problematik med eventuelle, ukendte forekomster af nedgravede asbestholdige materialer i selve traceet for motorvejen løses i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest*. Allerede forud for detailprojekteringen kan det fastslåes at der i sedimentet for Egholmlinjens tunneltrace med betragtelig sandsynlighed forefindes asbestfibre, som mobiliseres ved bortgravning og frigives som følge af det alene teoretiske gravespild, Rambøll angiver til at være 10% for 300.000 m3 fed ler og 20% for 700.000 m3 gytje. Med et gravespild af denne størrelsesorden er der risiko for frigivelse af en anseelig mængde asbestfibre.
De *helt klare retningslinjer for håndteringen af et eventuelt fund af asbestholdige materialer* savner vant praksis for asbestforurenet havbundsmateriale, for hvilket der ikke foreligger vurderinger af eller erfaringer med bedst anvendelig teknologi bortset fra en benævnt indspuling af bortgravet materiale på Sedimentdepot Rærup.

FIGUR 1

FIGUR 2



FIGUR 3

GENNEMGANG AF KLOSTERENGENS BESKAFFENHED

Ansøgning[14] af 1976 til opfyldet markeret med grønt i FIGUR 1 beretter om at søen (overlappet af markeringen for Deponi 530238 i FIGUR 2) forud blev benyttet til opfyld. Da søen på Klosterengen (indrammet af tonet matrikelkort[15] i FIGUR 3) ligeledes rummer eternit-affald jvf tilsyn[16] 1992 oppebæres mistanken om at alle områdets søer (tidligere ler- og kridtgrave) er blevet benyttet til opfyld grundet det store behov for deponi-kapacitet. Søen (markeret i FIGUR 3) er beliggende på den nuværende matrikel 34e, som før rematrikulering[17] havde matrikelnummer 1n. Denne var benyttet som losseplads og fyldplads for kemikalieaffald, eternit-affald med mere. Det vurderes at denne fyldplads kan rumme samme affaldsmateriale som benævnt i skrivelsen jvf fodnote 1.
Der forefindes ikke dokumentation for submarin kortlægning af disse søer. Dog foreligger en skrivelse[18] jvf kortlægning af tidligere industrigrunde, hvori det benævnes at ejendommen matrikel 1n udgår af kortlægningen, da anvendelsen af ejendommen til losse-/fyldplads i perioden 1963 til 1970 ifølge kommunens og amtets oplysninger ikke har *været af en sådan karakter og et sådant omfang, at lokaliteten vil være omfattet af affaldsdepotloven*.

---

[13] Ministersvar på TRU spm. 523, Transportministeren 3. juni 2021

[14] Skrivelse vedr.: Opfyldning i Limfjorden til Nordjyllands Amtsråd, Rådmanden Aalborg Kommune 13. oktober 1976

[15] Matrikelkort Klostereng, Landinspektørfirmaet Nellemann august 1975

[16] Bemærkninger til tilsyn af losseplads Matrikelnr. 1n, 29. januar 1992

[17] som følge af færddiggørelse af kystsikringen i 1988 af det i FIGUR 1 med rødt markerede opfyldning på søterritoriet

[18] Skrivelse til Aalborg Kommune Erhvervs- og Miljøforvaltningen, Nordjyllands Amt Miljøkontoret 17. september 1993

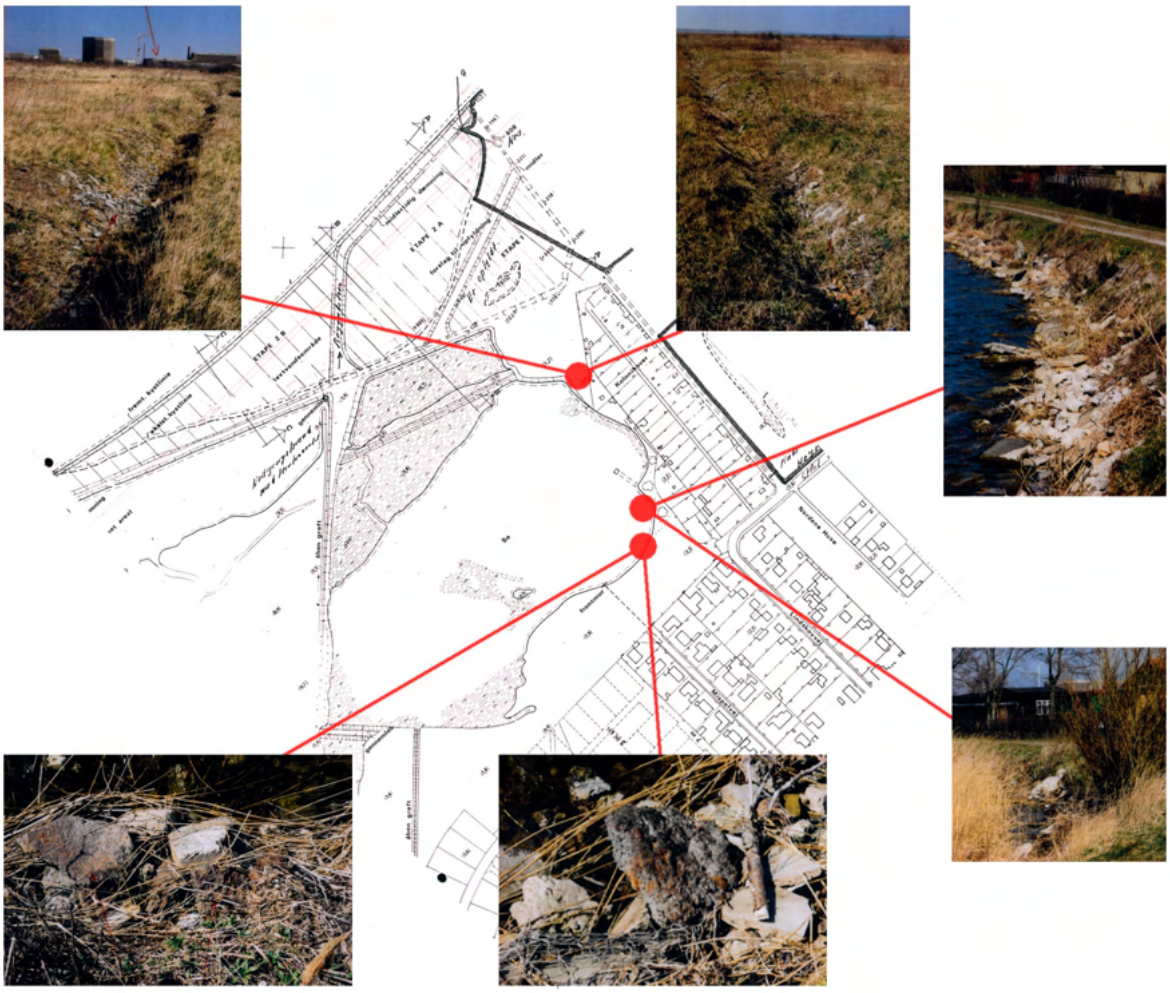


Foto fra tilsyn af 17. april 1997 jvf sag 8-16-34-851-9-96

FIGUR 4

Således ligger klosterengen under for et markant videnstab, da matrikel 1n udgik af Nordjyllands Amts kortlægning. Fotodokumentation (FIGUR 4) jvf tilsyn[19] af 1997 afslører en faktuel tilstand, som afviger fra Aalborg Kommunes og Nordjyllands Amts oplysninger i 1993. Nordjyllands Amts Miljøkontor forestod tilsynet grundet en borgers fund af eternit-affald under sit kolonihavehus.

NY VIDEN OMKRING OPFYLD AF SØTERRITORIET VED KLOSTERENGEN

Jvf vilkår 4 i tilladelse[20] af 15. oktober 1976 skulle *indfatningen ud mod fjorden vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand*. Indfatningen, herunder kystsikringen ud mod fjorden, skulle udføres inden opfyldningen påbegyndtes og skulle jvf vilkår 5 være tilendebragt inden 15. oktober 1978 og inkluderede den kystsikring, Rambøll & Hannemann først i 1988 meldte afsluttet[21]. Opfyldet af søterritoriet blev påbegyndt 21. februar 1977 og meldt afsluttet i november 1980, mere end 4 år efter den givne tilladelse. I perioden 1976 til 1988 søgte Aalborg Kommune mindst 4 gange om

[19] Tilsynsnotat j.nr. 8-16-34-851-9-96, Nordjyllands Amt Miljøkontoret 17. april 1997

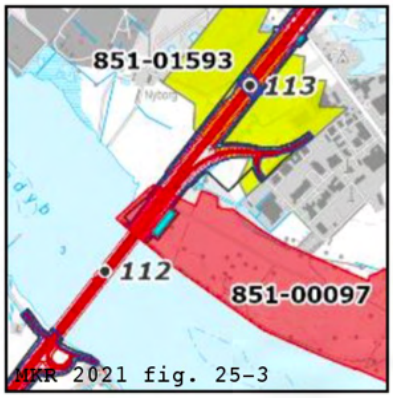
[20] Skrivelse til Aalborg Kommune Magistratens 2. afdeling, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[21] Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder j.nr. S 1200-12, Rambøll & Hannemann 1988.09.12

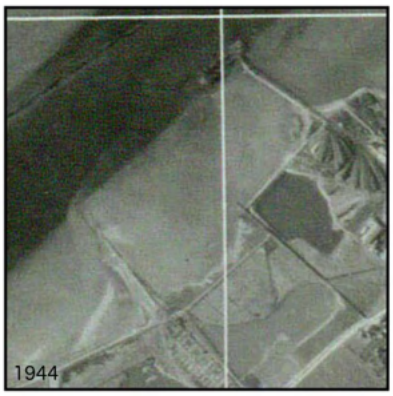
fristforlængelse[22] jvf tilladelsens vilkår 5 med kritik[23] fra Ministeriet for offentlige arbejder til følge. Således henlå opfyldningen af søterritoriet uden kystsikring i 11 år hvorfor Aalborg Kommune i henhold til kritikken måtte have fortsat under forudsætning af at den *midlertidige inddækning med brokker må antages at forhindre udvaskning af fyldmaterialer* ligesom at Ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet) måtte have været vidende om potentialet for udvaskning af fyldmaterialer.

FIGUR 5

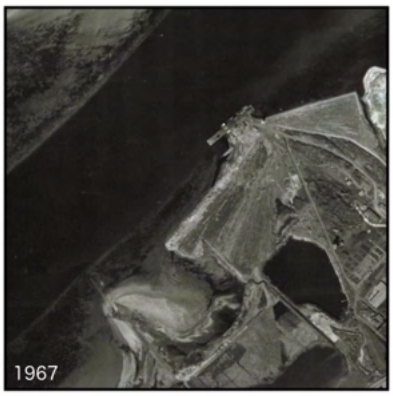
FIGUR 6



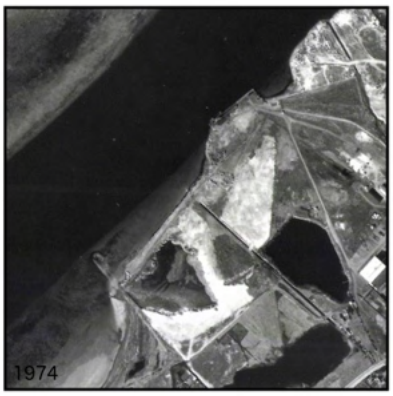
FIGUR 7



FIGUR 8



FIGUR 9



FIGUR 10

GENNEMGANG AF VERDENS ENDES BESKAFFENHED

Ved Lindholm forefindes ligeledes opfyldt søterritorium som er en del af fyldplads Lindholm og etableret i 1970'erne jvf tilladelser fra Ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet). Heraf var det som idag lokalt benævnes Verdens Ende den 3. etape (FIGUR 5, 6 & 7) og sidste del af inddæmningsprojekt for Fjordbassiner. Meget lidt viden foreligger om fyldets reelle beskaffenhed i de originale sagsakter, dog er det kendt at etape 1 samt 2 bestod af slam, *overskudsfyld fra byggepladser i kommunen, afrømningsjord fra andelsselskabets lergrav i Voerbjerg samt uorganisk industriaffald*[24] samt affaldsprodukter fra produktionen hos Dansk Andels Cementfabrik. For opfyld af 3. etape indgik Dansk Andels Cementfabrik samarbejde med Aalborg Portland under navnet Cementfabrikken Lindholm. I 1977 ansøgte det Danske Hedeselskab på vegne af Cementfabrikken Lindholm om en derpå givet tilladelse[25] til at påbegynde inddæmningsprojektets 3. etape med straks påbegyndelse af opfyldning af industrifyld og pumpeslam. Grundet industrifyldets blandede herkomst og den yderst sparsommelige beskrivelse heraf, betvivler GeoHav at industrifyldet ikke skulle indeholde eternit-affald og/eller asbestholdigt materiale.

---

[22] Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Teknisk Forvaltning Stadsgartneren 5. november 1980
Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Magistratens 2. Afdeling Parkvæsenet 6. december 1983
Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Magistratens 2. Afdeling 4. juli 1985
Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Magistratens 2. Afdeling 22. oktober 1986

[23] Skrivelse til Aalborg Kommune, Ministeriet for offentlige arbejder 2. august 1985
Skrivelse til Aalborg Kommune Magistratens 2. afdeling, Ministeriet for offentlige arbejder 18. november 1986

[24] Intern skrivelse til Vandbygningsdirektøren, Ministeriet for offentlige arbejder 10. marts 1971

[25] Skrivelse til det Danske Hedeselskab, Ministeriet for offentlige arbejder 13. juli 1977
Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder med intern afsyningsnotat, Det Danske Hedeselskab 28. oktober 1977

GENNEMGANG AF OPFYLD VED NORDENS BRO

Ministeriet for offentlige arbejder (nu Transportministeriet) gav i 1960 tilladelse[26] til Aktieselskabet Aalbort Portland Cementfabriks opfyld på søterritoriet mellem Nordens Bro og Hasseris Kommunes kloakudløb. Områdets kronologi er forevist på flyfotos i FIGUR 8, 9 & 10. Dette område grænser op til opfyldet på søterritoriet nord for Klosterengen. Opfyldet differentierer sig fra øvrigt benævnte ved på ingen måde at være inddæmmet forud for opfyldets igangssættelse, hvorfor vind-, vejr- og strømforhold kan have mobiliseret materialet løbende i en periode over 14 år. Først i 1974 indledtes[27] en etablering af inddæmning og kystsikring af opfyldet. Der foreligger ingen viden om det opfyldte materiales karakter, volumen og sammensætning. GeoHav betvivler at fyldet ikke skulle indeholde asbestholdigt materiale, da området idag huser Renseanlæg Vest og rummer kendt forurening[28] med asbestholdigt materiale.

SAMMENFATNING

Opfyld på søterritoriet ved Nordens Bro i perioden 1960 og frem uden nogen form for inddæmning kan have forårsaget ukontrolleret spredning af materiale til øvrig Limfjord. Samme gør sig gældende for opfyldet på søterritoriet ned for Klosterengen i perioden 1977-1980, hvor den manglende inddæmning og kystsikring i en periode på 12 år kan have forårsaget udvaskning af fyldmaterialer og asbestfibre. Med reference til viden fra Ref C kan modificering af Svanholmgrøftens forløb og udløb gennem det nu blotlagte deponi på opfyldt søterritorie have forsaget udvaskning af fyldmaterialer og asbestfibre. Opfyld på søterritorierne ved Nordens Bro og ved Klosterengen har i Ministeriet for offentlige arbejders forvaltning samme sags- og/eller journalnummer; S 1200-12.
For inddæmningsprojekterne ved Lindholm tegner sagsakter herfor samt tilgængeligt flyfoto-materiale et billede af at etaperne forud for opfyld var inddæmmet og kystsikret. Den mangelfulde dokumentation kan dog på ingen måde udelukke tilstedeværelsen af asbestholdigt materiale ved Verdens Ende, som er den del af det opfyldte søterritorie ved Lindholm, som berøres af Egholmlinjeføringen.
Området på Klosterengen som planmæssigt skal sammenføre Mølholmsvej og Nørholmsvej med tilkørselsmulighed til Egholmlinjen rummer en ikke kortlagt losseplads med anseelig dokumentation af eternit-forekomst, hvorfor dette område med største sandsynlighed rummer en ikke ubetydelig asbest-forurening.
Der hersker fortsat uklarhed over de respektive opfylds materialesammensætninger, volumener og faktiske sagsforløb. Fællesnævnere for de heri benævnte lokaliteter er opfyld delvist bestående af eternit og/eller affald fra eternitproduktionen samt, for opfyld underlagt tilladelse, at være sagsbehandlet i Ministeriet for offentlige arbejder, som efter flere ministerielle omstruktureringer nu hedder Transportministeriet[29].

Tænketanken GeoHav anmodede 1. juni 2021 Transportministeriet om aktindsigt *i ethvert kendskab Transportministeriet måtte have til;*

* *opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder jvf Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 herunder tilladelser, korrespondance, miljøvurderinger, fyldmaterialers beskaffenhed og sagernes kronologi og baggrund.*
* *i henhold til Forvaltningslovens § 12 stk 2 korrespondance med øvrige aktører og/eller myndigheder hvori viden om Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 er drøftet eller benævnt.*

Transportministeriet besvarede[30] herpå 7. juni 2021 at *Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af akter, der er omfattet af din anmodning om aktindsigt. Ministeriet kan oplyse dig om, at de pågældende akter er afleveret til Rigsarkivet*.
Og opfølgende herpå *at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988*.
Afslutningsvis oplyste Transportministeriet *at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter*.

KORT GENNEMGANG AF SEDIMENTUNDERSØGELSERNE

I 2019 gennemførtes de sedimentundersøgelser som danner baggrund for den opdaterede MKR 2021. Resultatet er disse undersøgelser påviste at sedimentet for Egholmlinjens tunneltrace ikke havde uhensigtsmæssige koncentrationer af miljøfremmede stoffer og fulgte samme

[26] Skrivelse til Aktieselskabet Aalborg Portland Cementfabrik, Ministeriet for offentlige arbejder, 20. december 1960

[27] Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Portland Cementfabrik 13. februar 1974

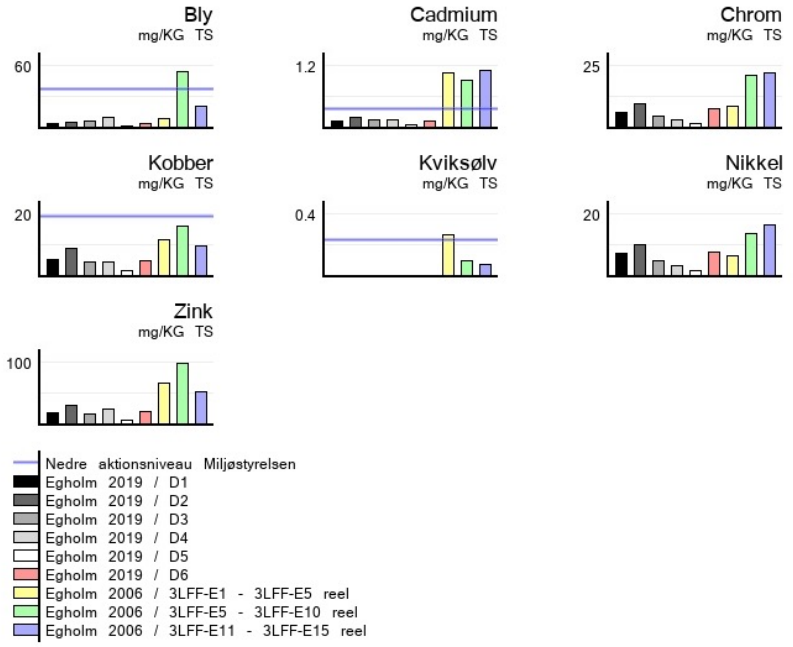
[28] Notat om Renseanlæg Vest til Aalborg Kommune Spildevandsafdelingen, Geodan 30. september 1986

[29] Transportministeriet, wikipedia udskift 7. juni 2021

[30] Jvf Transportministeriet Id nr.: 786412

tendens og konklusion, som COWI's prøvetagninger og sedimentundersøgelse i 2006 for Egholmlinjens trace i forbindelse med VVM 2011.

Prøvetagningerne af 2006 er samlet i et teknisk notat[31] udgivet i 2006, som ved nærmere gennemgang påviser at de præsenterede værdier for tungmetaller er frigivelsesrater for tungmetaller og ikke den reelle koncentration i sedimentet.
Prøvetagningerne af 2019 er ligeledes samlet i en teknisk notat[32] udgivet 2020, som ved nærmere gennemgang præsenterer målte værdier uden analysedokumentation samt værdier for kviksølv under detektionsgrænsen, hvilket afviger fra Limfjordens generelle tendens for målbare koncentrationer heraf. Dette tekniske notat medtager refererende værdier fra prøvetagningerne i 2006.
Således præsenteres i begge tekniske baggrundsnotater værdier for tungmetaller i forbindelse Egholmlinjens tunneltrace, som identificerer sedimentet som eksemplarisk rent.
Hvorfor den opdaterede MKR 2021 derfor foreslog at indspule noget af det reneste sediment i danske farvande på sedimentdepot Rærup er derfor ikke gennemskueligt.
De reelle værdier[33] for sedimentet i prøvetagningen af 2006 er præsenteret i FIGUR 11 og sammenlignet med værdier for sedimentundersøgelsen 2019, hvilken herefter mister al integritet og bør anses som potentielt forfalsket materiale. Der henvises REF A for fyldestgørende gennemgang.



FIGUR 11

SAMMENFATTENDE VURDERING

Med udgangspunkt i viden sammenfattet i REF B har hverken Region Nordjylland eller Aalborg Kommune i forbindelse med høringer om 3. Limfjordsforbindelse tilvejebragt viden om beskaffenheden af de opfyldte områder i eller tæt omkring Egholmlinjens trace.
Transportministeriet har som følge af arkivering hos Rigsarkivet af eget materiale ligeledes ingen viden om disse områders beskaffenhed.
Med største tydelig influerer særligt den tidligere udsættelse af inddæmningen og kystbeskyttelsen fra Klosterengen op til Nordens Bro på muligheden for aflejring af asbestfibre og asbestholdigt materiale i havbundsmateriale for Egholmlinjens tunneltrace som følge af årtiers påvirkning af vind-, vejr- og strømforhold. Grundet asbestfibres suspenderingsevne kan store dele af den øvrige Limfjord således være berørt heraf.
Eternitrester er fundet på Egholms vestkyst og opskylles kontinuerligt i området omkring Egholmlinjens trace.
Anlæg af Egholmlinjen vil betyde opgravning af havbundsmateriale i en angivet mængde af

[31] 3. Limfjordsforbindelse - Teknisk notat - Hydraulisk modellering, COWI for Nordjyllands Amt 2006

[32] Teknisk baggrundsnotat– Kemiske og fysiske sedimentforhold, Naturfocus 2020

[33] Pr. 1 august 2006; ikke fuldstændig kvalitetssikrede foreløbige Resultater28072006.xls

1.000.000 kubikmeter. Ud over det forudsatte gravespild vil øvrigt havbundsmateriale i anlægskorridoren have øget chance for resuspendering. Gravespild og resuspendering af øvrigt sediment vil uden tvivl føre til frigivelse af miljøfremmede stoffer i en ikke fyldestgørende belyst grad, da der ikke er foretaget undersøgelser for asbest og da sedimentundersøgelserne har mistet deres integritet. Frigivelse af mikroskopiske og hypermobile asbestfibre til suspendering i vandsøjlen i et strømfyldt farvand med regelmæssigt uddybnings- og klapningsaktivitet vil have katastrofale følger for spredning til øvrige danske farvande samt akkumulering af asbest i den marine fødekæde med ligeledes katastrofale følger for menneskers sundhed.

Uagtet om den 3. Limfjordsforbindelse anlægges i det nuværende byggelinjesikrede trace for Egholmlinjen eller skrinlægges udgør de endnu ikke kortlagte forekomster af potentielt asbestholdigt eternit i Limfjorden en risiko for udvaskning og frigivelse af asbestfibre med følgervirkninger for den marine fødekæde og mennesker sundhed.

NOTAT

22. september 2021
Intitialer: JJ, MR, SR, TH

GeoHav
www.geohav.dk

Referencer er for så vidt muligt angivet med hyperlinks. For at sikre tilgængeligheden er ekstern dokumentation hosted på GeoHav's server. Citater er fremhævet som *således*.

Dette dokument forefindes i digital udgave (https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf) og er udarbejdet opfølgende på åbent Samråd i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021 samt følgende;
Asbest-notatet, GeoHav 8. juni 2021 (https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf)
Efterforskningsnotat, Geohav 12. maj 2021 (https://www.geohav.dk/pdfarchive/672344533276935.pdf)

ASBEST-NOTATET OPFØLGENDE

ABSTRAKT

I det følgende påvises hvorledes Vejdirektoratet og Transportministeren vildleder det Danske Folketing gennem en ikke fyldestgørende opdateret VVM med ringe dokumentationsniveau samt faktuelt forkerte og udokumenterede besvarelser af spørgsmål stillet opfølgende samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021.

Groft skitseret er sagsakter påvisende et omfattende deponi[1] (markeret med brunt i FIGUR 1, herefter benævnt deponiet) indeholdende dokumenteret best case scenarie 95.000 ton asbestholdigt materiale blevet udeladt af to årtiers VVM-processer grundlæggende for den 3. Limfjordsforbindelse. Deponiet henlå i over et årti (1977-1988) uden inddæmning og kystsikring[2], hvorfor det derfor ikke kan konkluderes med videnskabelig vished at der ikke forekommer asbestholdigt materiale i det submarine tracé for Egholmlinjen.
Rigsarkivet har bistået GeoHav med at fastslå at Transportministeriets egne sagsakter omkring deponiets omfang, beskaffenhed og tilblivelse ikke er inddraget i VVM-processerne.

Disse udeladte sagsakter (herefter benævnt S 1200-12) påviser endvidere at deponiets omfang er væsentlig større end skitseret minimalt i VVM-processen. Derfor er inddragelse af S 1200-12 vital, da tilkørselsveje fra Mølholmsvej og Nørholmsvej er linjeført direkte gennem deponiets fulde udbredelse (markeret med gult i FIGUR 1).

Toneangivende for seneste VVM-proces er særegne interesser hos ekstern rådgiver Rambøll, som forud for udfærdigelse af den opdaterede VVM for Vejdirektoratet havde indgående kendskab til deponiet, hvilket er udeladt af direkte mangelfuld Miljøkonsekvensrapport (MKR 2021).
Anno 2021 opskyller eternit kontinuerligt på kysterne omkring Egholm, hvorfor det plausibelt kan formodes at vind-, strøm- og øvrige vejrforhold siden 1977 har mobiliseret materialet i Limfjorden.
Den opskyllende eternit repræsenterer i følgende kontekst en kendt viden ligesom S 1200-12 repræsenterer flere registrerede deponier beliggende enten i tracéet eller inden for undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.
Endvidere forekommer der uoverensstemmelser mellem VVM-processernes havbundsundersøgelser foretaget i Egholmlinjens trace for sænketunnelen, hvor fejlagtige datasæt er benyttet til at nedtone høje koncentrationer af tungmetaller, hvorfor sedimentundersøgelserne bag VVM 2011 samt VVM 2021 bør anses som forfalskninger, da de ifølge Vejdirektoratet ikke oppebæres af saglig videnskabelig dokumentation.
International forskning påviser at de tidligere påviste, dog nedtonede koncentrationer af tungmetaller kan skyldes fra udvaskning af mineralske urenheder fra asbestfibre til havmiljøet.

GeoHav anslår et forsigtigt *worst case* scenarie for deponiet på Klosterengen til at være omkring 550.000 ton asbestholdigt materiale deponeret i perioden 1960 til 1980.

FIGUR 1

[1] Stationering 108,8-109,0 / p. 457 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport (MKR 2021), Rambøll 2021

[2] linie 94-106 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

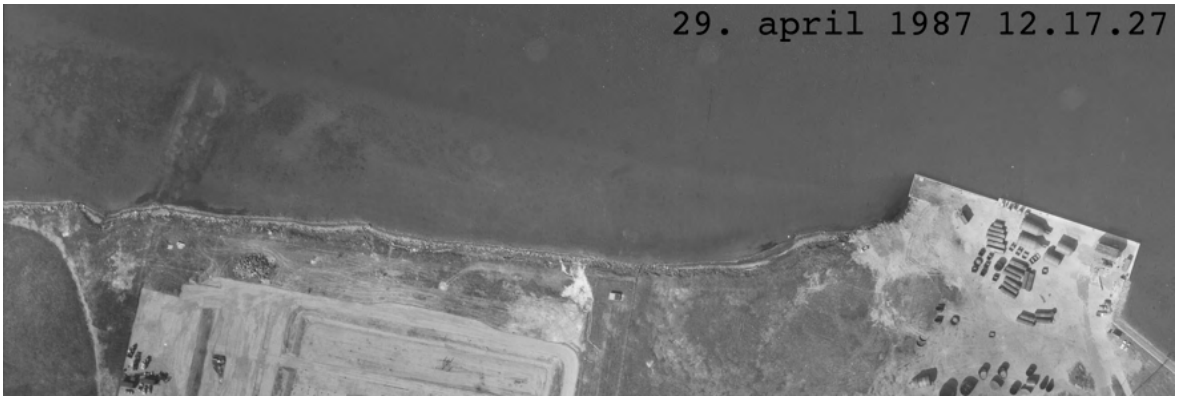
SAGSAKTERNE

Ministeriet for offentlige arbejder (idag kendt som Transportministeriet) forvaltede i årene fra 1958 og frem tilladelser til opfyld på søterritoriet ved Aalborg i Mølholm-området under journalnummer S 1200-12. Denne forvaltning skete i samarbejde med øvrige aktører[3]. Disse benyttede i de stedfundne brevvekslinger egne interne journalnumre, hvilket besværliggører den fyldestgørende kortlægning.
Perspektiverende forvaltede Ministeriet for offentlige arbejder ligeledes i samarbejde med øvrige aktører tilladelser til opfyld på søterritoriet ved Lindholm Fyldplads[4] under journalnummer S 1200-21. Sagsakter vedrørende Lindholm Fyldplads er relevante for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, da tracéet skærer igennem "Verdens Ende". Opfyld ved Lindholm Fyldplads behandles ikke i dette notat, da opfyldning skete efter forudgående inddæmning. GeoHav estimerer dog at anseelige mængder asbestholdigt materiale vil besværliggøre anlæg af Egholmlinjen i dette område.

Forud for samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021 havde anden impliceret statslig myndighed stillet samtlige sagsakter vedrørende opfyld på søterritoriet ved Aalborg til rådighed for GeoHav's researchere i original form, hvorefter materialet blev digitaliseret.

MANGLENDE INDDÆMNING/KYSTSIKRING

Som det tidligere er gennemgået i Asbest-notatet blev deponiet (markeret med brunt i FIGUR 1) ikke inddæmmet tilstrækkeligt forud for opfyld af fyldmateriale og blev først kystsikret af Rambøll og Hannemann i 1988. Opfyldet umiddelbart øst for dette deponi afgrænset mod øst af Norden's Bro[5] blev kystsikret i samme tidsrum men var ligeledes ikke inddæmmet ved opfyldets påbegyndelse i 1960. En reel inddæmning heraf ses først på flyfotos[6] i 1974. Fællesnævneren for hele området (markeret med gult i FIGUR 1) er at de er anlagt jvf tilladelser givet under Ministeriet for offentlige arbejder Journalnummer S 1200-12.
På et lodfoto (FIGUR 2) fra 1987 ses det ikke kystsikrede med synligt deponeret materiale.



FIGUR 2

AKTINDSIGTER

Transportministeriet oplyste[7] 7. juni 2021 til GeoHav at ministeriets sagsakter for S 1200-12 samt S 1200-21 var oversendt til Rigsarkivet under titlen *Søterritorie 1952-1988* og *at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter*.

GeoHav anmodede 16. juni 2021 om aktindsigt hos Rigsarkivet i oplysninger om *hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår* for særligt sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21.
Rigsarkivet imødekom[8] af denne anmodning 25. juni 2021 med følgende;
Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af

[3] Nordjyllands Amt, Kystinspektoratet, Aalborg Kommune, Det Danske Hedeselskab med flere

[4] linie 110-124 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[5] linie 128-136 samt figur 8-10 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[6] Flyfotos 1960-1964, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1979, 1980, 1981, 1985, 1986 samt 1987

[7] linie 157-180 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[8] Vedlagt som BILAG A

arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.
For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Transportministeriet, Vejdirektoratet, Cowi og Rambøll har således gennem to årtiers VVM-proces[9] ikke inddraget den kendte viden om opfyld på søterritorier inden for Egholmlinjens trace og undersøgelseskorridor, hvor der forefindes adskillige deponier plausibelt indeholdende asbestholdigt materiale.
Transportministeriet var vel vidende om eksistensen af sagsakter benævnt *Søterritorie 1952-1988* med sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21, hvorfor det vækker undren at ministeriets kendskab hertil ikke er blevet formidlet til de øvrige aktører i VVM-processerne.
1952-1988 med sagsnumrene S 1200-12 og S 1200-21, hvorfor det vækker undren at ministeriets kendskab hertil ikke er blevet formidlet til de øvrige aktører i VVM-processerne.

VURDERING AF MINISTERSVAR TRU SPØRGSMÅL 619
Transportministeren udtalte på samrådet i Transportudvalget 10. juni 2021 at Vejdirektoratet forud havde oplyst ham, *at der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagt tracé for Egholmlinjen*. Denne udtalelse blev Transportministeren 17. juni 2021 bedt om at redegøre for i TRU Spm 619 *under dokumenteret inddragelse af relevant materiale*.
I svaret[10] til TRU spm 619 benævner Ministeren deponiet beliggende ca. 300 m øst for motorvejstracéet for Egholmlinjen som *den eneste kendte lokalitet forurenet med asbest i og omkring Limfjorden,* og at Vejdirektoratet *som følge af afstanden* vurderer *at deponiet ikke vil blive berørt ved etableringen af motorvejen*.
I svaret på TRU spm 619 gives deponiets baggrund; *at det daværende Nordjyllands Amt i 1977 i henhold til miljøbeskyttelsesloven gav tilladelse til opfyldning af et inddæmmet areal af Limfjorden vest for Aalborg med affald fra Dansk Eternit Fabrik. Området er beskrevet i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport*. Det eneste faktuelt korrekte i svaret er, at opfyldet stammede fra Dansk Eternit Fabrik. Opfyldningen af eternit, siporex og blandet affald påbegyndtes[11] i februar 1977 under given tilladelse[12] fra Ministeriet for offentlige arbejder (idag Transportministeriet) men uden inddæmning og kystsikring. Endvidere er den eneste reelle beskrivelse af deponiet i Rambøll's Miljøkonsekvensrapport, at det er *Potentielt opfyldt med affald/asbest*[13]. Ekstern rådgiver Rambøll forestod afsluttende kystsikring af området i 1988 og konstaterede ved analyse asbestholdigt affald i området 22. september 2015, hvorfor den ringe inddragelse af viden om asbest i Miljøkonsekvensrapporten vækker bekymring og kan betragtes som værende under forventeligt vidensniveau.
Således er Transportministerens svar på TRU Spm 619 faktuelt forkert og inddrager ikke relevant dokumentation som forefindes i *Ministeriet for offentlige arbejder*s sagsakter for *Søterritoriesager (1952 - 1988) S 1200-12*, da Rigsarkivet fyldestgørende har dokumenteret at materialet ikke er blevet tilgået siden 2011 og formodentlig ej heller siden overdragelsen til Rigsarkivet.

VURDERING AF MINISTERSVAR TRU SPM 621
På baggrund af markante uoverensstemmelser i sedimentundersøgelserne bag VVM 2011 samt opdateret VVM 2021 blev Transportministeren 17. juni 2021 i TRU Spm 621 forespurgt[14] om ministeren ville *begrunde sedimentundersøgelsernes ægthed, så der præsenteres fyldestgørende DANAK-akkrediterede analyserapporter for samtlige benævnte værdier i tabel 2 samt tabel 3 i reference 405 til Rambølls miljøkonsekvensrapport 2021*? Ministeren begrundede ikke sedimentundersøgelsernes ægthed og præsenterede ikke fyldestgørende analysedokumentation for det ønskede. Afslutningsvis angav ministeren at Vejdirektoratet ikke har *grund til at*

[9] VMM 2003, VVM 2006, VVM 2011 samt opdateret VVM 2021

[10] Transportministerens besvarelse af Spørgsmål 619, Transportudvalget 20. juli 2021

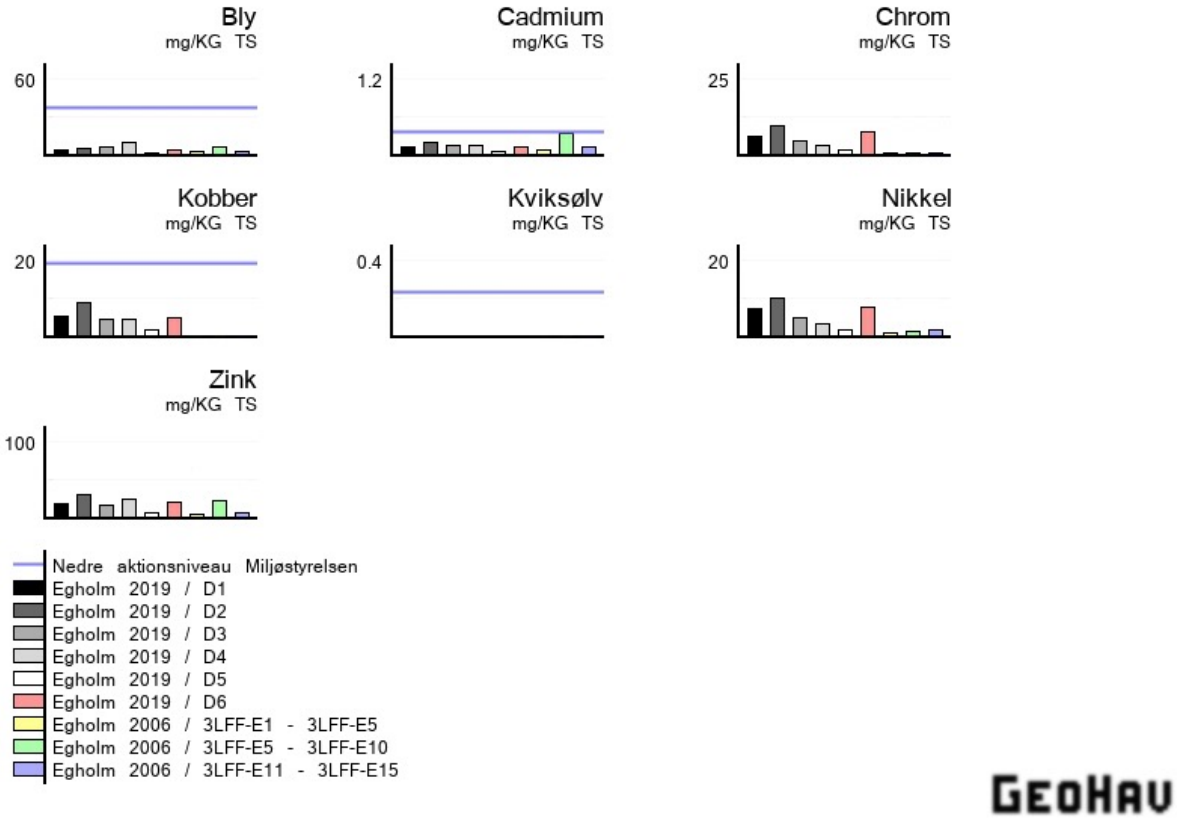
[11] Skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder, Aalborg Kommune Teknisk forvaltning 5. november 1980

[12] Skrivelse til Aalborg Kommune Magistratens 2. afdeling, Ministeriet for offentlige arbejder 15. oktober 1976

[13] Stationering 108,8-109,0 / p. 457 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport, Rambøll 2021

[14] Transportministerens besvarelse af Spørgsmål 621, Transportudvalget 20. juli 2021

betvivle sedimentundersøgelsernes ægthed.
Vejdirektoratet blev 16. maj 2021 anmodet om i en omfattende aktindsigt[15] fra GeoHav om at præsentere *fyldestgørende DANAK-akkrediterede analyserapporter for data jvf tabel 4.2 i 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering for Nordjyllands Amt, COWI september 2006 (Ref 364 Doc ID 1100039191-516059084-263)*.
Eneste valide datasæt for sedimentundersøgelserne bag Rapport 380 (VVM 2011) for tracéet for Egholmlinjens sænketunnel er en fil[16] sendt[17] fra miljølaboratoriet Eurofins til Nordjyllands Amt og Cowi med foreløbige analyseresultater, som afviger markant fra de værdier som er præsenteret i baggrundsrapporterne til Rapport 380 (VVM 2011).
Det tekniske notat *Hydraulisk modellering*[18] indeholdte i tabel 4.4 frigivelsesraten for tungmetaller, som benyttes til vurdering af tungmetallers sorptionsprocesser under klapning, mens det tekniske notat *Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter*[19] indeholdte målte værdier for koncentrationen af tungmetaller i sedimentet i afsnit 5.1.2 tabel 4.
Sammenholdt med sedimentundersøgelserne bag den opdaterede VVM 2021 udtaget i december 2019 af NaturFocus, som er beskrevet i teknisk baggrundsnotat *Teknisk baggrundsnotat – Kemiske og fysiske sedimentforhold*[20], var *der ikke signifikante forskelle af analyseværdier mellem undersøgelserne i 2006 og 2019*. Dog afslørede notatets tabel 3 at de ikke signifikante forskelle var konkluderet på baggrund af data fra tabel 4.4 i tekniske notat *Hydraulisk modellering*.



FIGUR 3

[15] Anmodning om aktindsigt, GeoHav 16. maj 2021

[16] Resultater28072006.xls, Eurofins 28. juli 2006

[17] Vedlagt som BILAG B

[18] Teknisk notat - 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering, COWI september 2006 (optræder som reference 364 til MKR 2021)

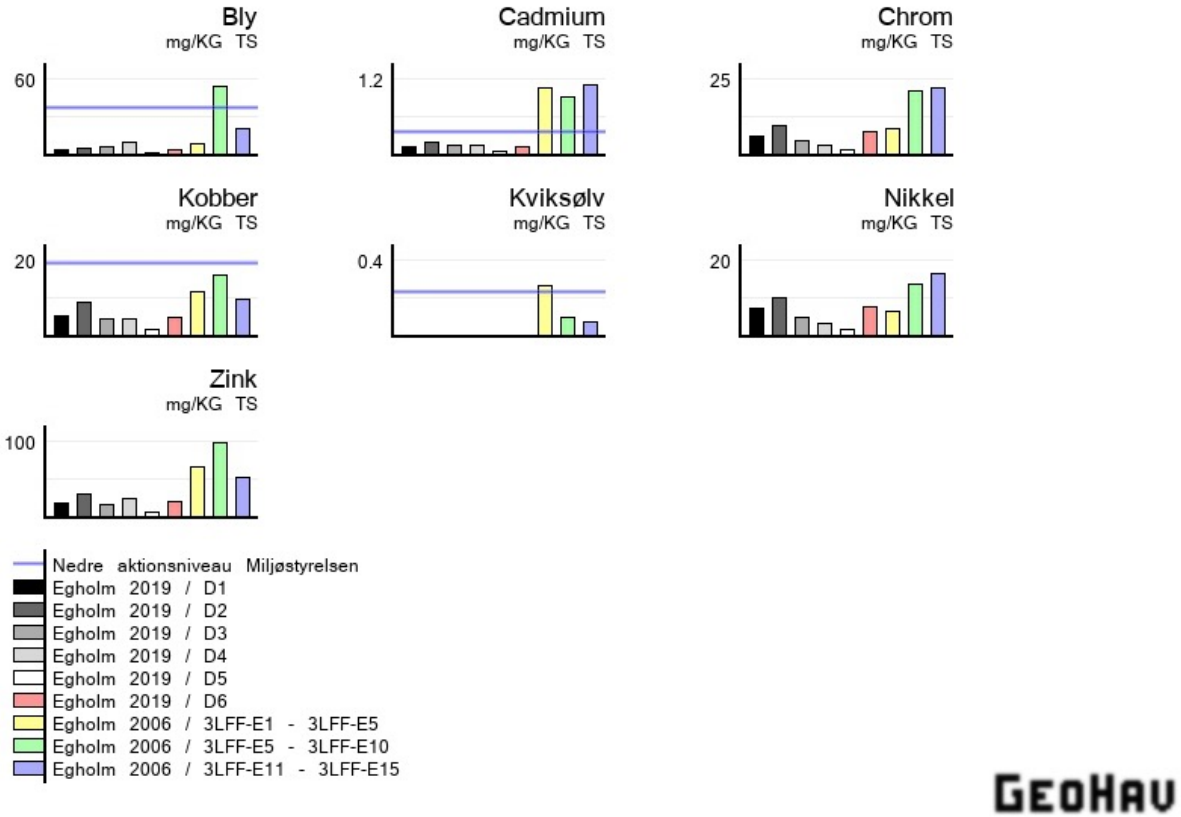
[19] Teknisk notat - Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter, COWI september 2006 (optræder som reference 363 til MKR 2021)

[20] Teknisk baggrundsnotat – Kemiske og fysiske sedimentforhold, Naturfocus 20-04-2020

Således blev frigivelsesraten for tungmetaller målt i 2006 sammenholdt (FIGUR 3) med de faktiske koncentrationer målt i 2019 uden hensyntagen til at det tekniske notat *Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter* præsenterede langt højere faktiske koncentrationer i sedimentet målt i 2006.
GeoHav formoder at Vejdirektoratet alene har tilvejebragt det tekniske notat *Hydraulisk modellering* som baggrundsmateriale forud for sedimentundersøgelserne i 2019, hvorfor NaturFocus har draget forkerte konklusioner.

FIGUR 4 sammenholder sedimentundersøgelserne af 2019 med de faktiske koncentrationer målt i 2006, hvor der optræder signifikante forskelle.
Sedimentet indeholdte i 2006 markante koncentrationer af tungmetaller i forhold til analyseresultaterne af 2019. Særligt af Bly, Cadmium og Kviksølv lå over Miljøstyrelsens nedre aktionsniveau, som er en indikator for den naturligt forekommende koncentration af et stof i jordskorpen. Værdier målt i 2006 er alle under Miljøstyrelsens øvre aktionsniveau, hvorfor det ikke giver mening at forsøge at skjule de høje koncentrationer.

Vejdirektoratet har fortsat ikke kunne præsenteret analyseresultaterne i henhold til aktindsigt af 16. maj 2021 men dog meddelt[21] GeoHav 15. juni 2021 at *Vejdirektoratet, Cowi og Eurofins har eftersøgt analysedokumentationen fra 2006, men uden held*.
GeoHav vurderer derfor at både sedimentundersøgelserne af 2006 samt 2019 mister enhver integritet, da de ikke bygger på sagligt dokumentation. Således er ministerens besvarelse af TRU spørgsmål 621 et falsum.



FIGUR 4

NEDBRYDNING AF ASBEST I AKVATISKE MILJØER?
Tilgængelig dokumentation kan efterlade formodningen om at asbest opløses og nedbrydes i vand, særligt i miljøer med lav pH under 10. WHO's Environmental Health Criteria[22] beretter at Chrysotil-asbest[23] er kemisk stabil under basiske forhold, men magnesium frigivelse fra

[21] Vedlagt som BILAG C

[22] afsnit 8.1.1 EHC203 CHRYSOTILE ASBESTOS, WORLD HEALTH ORGANIZATION 1998

[23] Chrysotil-asbest er også kendt som hvid asbest; den mest udbredte asbestmineral benyttet i industrielle processer på verdensplan. Kilde: asbestos.com

fibrenes overfladiske brucit-lag[24] under sure forhold afhængig af miljøets elektrokemiske parametre. Herved kan fibrene adsorbere øvrige organiske bindinger på overfladen.
Et studie fra University of Cambridge[25] konkluderer at disse frigivelsesprocesser er så langsomme, at sandsyndligheden for reduktion af faren ved asbest gennem fuldstændig opløsning i vand er lille.

UDVASKNING AF TUNGMETALLER FRA ASBEST

Et studie fra University of British Columbia[26] beretter om hvordan særligt tungmetallerne Nikkel, Chrom, Mangan og Cobolt er bestanddele i stort set al Chrysotil asbest, at Chrysotil asbest er kemisk ustabil i miljøer med pH under 7 og afhængig af miljøets elektrokemiske parametre, hvorved magnesium og tungmetallerne Nikkel, Chrom, Mangan samt Cobolt frigives fra brucit-laget.
Et ældre studie[27] understøtter at visse tungmetaller kan erstatte magnesium i brucit-laget i Chrysotil asbest, hvor særligt den galvaniske spændingsrække har stor betydning for frigivelse. Særligt konkluderes at tungmetaller i asbest er forbundet med mineralske urenheder i brucit-laget, hvorfor frigivelse af tungmetallerne afhænger af den mineralske sammensætning i asbesten, hvor geologien i det geografiske oprindelsessted er et parameter. Grundet de varierende mineralske sammensætninger er det ikke muligt at angive en tendens for koncentrationerne af tungmetaller i asbest.
Der er i det foregående taget udgangspunkt i det oftest benyttede Chrysotil asbest. Dog præsenterer et studie[28] værdier for tungmetaller i Crocidolit[29] asbest. Studiets målte værdier præsenteres i TABEL 1 og er for de følgende tungmetaller repræsenteret i FIGUR 4;

	Minimum	Middel	
Bly	9.7	32.19	mg/KG asbest
Chrom	20.47	34.69	mg/KG asbest
Kobber	6.64	20.46	mg/KG asbest
Nikkel	23.11	58.06	mg/KG asbest
Zink	45.53	196.65	mg/KG asbest

TABEL 1

Ovenstående værdier skal proportioneres efter mængden af asbest benyttet i de kildematerialer, som der skal vurderes udvaskning fra. GeoHav har ikke kunne tilvejebringe lignende data for Chrysotil asbest, men værdierne formodes ud fra konklusionerne i studiet fra University of British Columbia at kunne benyttes som generel tendens for tungmetalindhold i gængs asbest.
Et ældre amerikansk studie[30] påviser frigivelse af cadmium fra bindinger i zink gennem deponering, hvorfor de forholdvis høje koncentrationer for zink i TABEL 1 bør sammenlignes med værdierne i FIGUR 4.

BEREGNINGER

Jvf S 1200-12 skrivelse[31] til Nordjyllands amtsråd angives opfyldets beskaffenhed i estimater som 35% eternit, 55% siporex samt 10% diverse. En eventuel usikkerhed på tallene elimineres af diverse-fraktionen, da denne ifølge dokumentationen bestod af blandt andet støv[32] fra Dansk Eternit fabrik. Fabrikken fik i løbet af 1970'erne *etableret meget kraftige støvsuger-*

[24] Den minerale form af magnesiumhydroxid

[25] The dissolution of asbestos fibres in water, University of Cambridge 1985

[26] Asbestos fibres introduce trace metals into streamwater and sediments, H. Schreier University of British Columbia 1987

[27] Some observations on the distribution of trace metals in chrysotile asbestos, Atomic Energy Research Establishment 1973

[28] Concentrations of asbestos fibers and metals in drinking water caused by natural crocidolite asbestos in the soil from a rural area, Environmental Monitoring and Assessment August 2012

[29] Crocidolit asbest er også kendt som blå asbest og er benyttet industrielt til isolering og bestanddel i plastik, cement samt maling. Kilde: asbestos.com

[30] A risk-benefit framework applied to cadmium and asbestos, U.S. Environmental Protection Agency 1977

[31] Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden", Stadsgartneren Aalborg Kommune Teknisk Forvaltning 22. november 1976

[32] Håndskrevet notat, 4. januar 1976

og støvudsugningsanlæg, der skulle fjerne asbeststøv fra produktionsapparatet[33], hvorfor støvet benævnt i diverse-fraktionen plausibelt kan stamme derfra og dermed indeholde asbest. Eventuel usikkerhed på deponiets volumen opvejes af måltagning uden medregning af kystsikringen. Således beregnes der med følgende konstanter;

Deponiets areal	68.000	m²
Opfyldskote	2	m
Deponiets volumen	136.000	m³ (68.000 m² x 2 m)
Densitet eternit	2	t/m³
Densitet siporex	0,55	t/m³
Densitet asbest[34]	2,55	t/m³
Eternit asbestindhold[35]	10	%

Deponiets dokumenterede indhold;

136.000 m³ x 0,55 = 74.800 m³ siporex
74.800 m³ x 0,550 t = 41.140 t siporex
136.000 m³ x 0,10 = 13.600 m³ diverse (bla støv fra asbestindustrien)
136.000 m³ x 0,35 = 47.600 m³ eternit
47.600 m³ x 2 t = 95.200 t asbestholdigt materiale
95.200 t x 0,1 = 9.520 t ren asbest

En fortsat ubekendt er diverse-fraktionen af fyldmaterialet, som dokumenteret indeholdte en ukendt og antageligvis variabel mængde støv. I det følgende beregnes på den samlede mængde asbest i diverse-fraktion ud fra hypotetiske procent-angivelser af asbestholdigt støv;

1% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 348 t asbest
5% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 1.734 t asbest
10% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 3.468 t asbest
25% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 8.670 t asbest
50% støv x 13.600 m³ x 2,55 t/m³ = 17.340 t asbest

S 1200-12 berammer ikke støvets andel af diverse-fraktionen, hvorfor hypotetiske beregninger på mængden af asbestholdigt støv heri alene er medtaget for at illustrere at deponiets indhold af asbest kan være mere omfattende end 95.000 ton asbestholdigt materiale.

I februar 1979 var øjebliksbilledet[36] for affaldsmængden ca. 800 m³/uge. Opfyld af deponiet begyndte Deponiet blev påbegyndt februar 1977 og afsluttet i november 1980, hvilket giver estimeret 190 ugers aktivitet. Hypotetisk foretages en referenceberegning med 800 m³/uge som plausibelt gennemsnit for affaldsmængden medtagende de øvrige konstanter;

190 uger x 800 m³ = 152.000 m³ fyldmateriale
152.000 m³ x 0,35 = 53.200 m³ eternit
53.200 m³ x 2 t = 106.400 t asbestholdigt materiale
106.400 m³ x 0,1 = 10.640 t ren asbest

Referenceberegningen ligger 11,7% over deponiets indhold jvf dokumentationen i S 1200-12 Såfremt affaldets beskaffenhed fortsat antages at være som beskrevet i S 1200-12 giver konstanterne følgende på ugentlig basis;

800 m³ x 0,55 = 440 m³/uge siporex
440 m³ x 0,550 t = 242 t/uge siporex
800 m³ x 0,10 = 80 m³/uge diverse (bla støv fra asbestindustrien)
800 m³ x 0,35 = 280 m³/uge eternit
280 m³ x 2 t = 560 t/uge asbestholdigt materiale
560 t x 0,1 = 56 t/uge ren asbest

I det følgende beregnes på den samlede mængde asbest i den ugentlige diverse-fraktion ud fra

---

[33] Dansk Eternit Fabrik A/S - aspekter af virksomheden og dens historie, Morten Pedersen 2004

[34] Asbest i Jord, Miljøstyrelsen 2011
Afhængigt af mineralsammensætningen svinger asbest's densitet mellem 2,55 - 3,5 g/cm³. Chrysotil asbest har den laveste densitet af asbest-mineraler på 2,55 g/cm³ ~ 2,55 t/m³

[35] https://at.dk/arbejdsmiljoeproblemer/kemi/om-asbest/asbestguide/byggematerialer-med-asbest/

[36] Skrivelse til Nordjylands Amtskommune, Dansk Eternik Fabrik A/S 23. februar 1979
samt linie 14-16 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

hypotetiske procent-angivelser af asbestholdigt støv;

1 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	2 t/uge asbest
5 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	10 t/uge asbest
10 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	20 t/uge asbest
25 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	51 t/uge asbest
50 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	102 t/uge asbest
75 % støv	x 80 m³	x 2,55 t/m³ =	153 t/uge asbest

De ugentlige data kan benyttes til at estimere Klosterengens belastningsgrad (markeret med gul i FIGUR 1) og angive et worst case scenarie for hele perioden, hvor lossepladsen[37] på matrikel 1n, klosterengen samt området omkring Norden's bro[38] ved det nuværende Renseanlæg Vest blev benyttet til bortskaffelse af affaldsmateriale fra cement- og eternitproduktionen i perioden 1960 til 1980 (1040 uger);

1040 uger	x 800 m³	=	832.000 m³
832.000 m³	x 0,55	=	457.600 m³ siporex
457.600 m³	x 0,550 t	=	251.680 t siporex
832.000 m³	x 0,10	=	83.200 m³ diverse
832.000 m³	x 0,35	=	291.200 m³ eternit
291.200 m³	x 2 t	=	582.400 t asbestholdigt materiale
582.400 t	x 0,1	=	58.240 t ren asbest

1 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	2.121 t asbest
5 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	10.608 t asbest
10 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	21.216 t asbest
25 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	53.040 t asbest
50 % støv 83.200 m³	x 2,55 t/m³	=	106.080 t asbest

Således estimeres et konservativt worst case scenario for deponi på Klosterengen siden 1960 til omkring 550.000 ton asbestholdigt materiale.

VURDERING AF ANFØRT GRAVESPILD

I Hydraulisk Modellering[39] (referencenotat til MKR 2021) opsummeres *spildprocenter fra tidligere VVM-redegørelser*[40] (FIGUR 5) til i Miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.5 at vurdere at der *Ved gravearbejder ifm. udgravning til tunnelen forudsættes en spildprocent på 10% for ler og 20% for gytje* for gravemængder, som er opgjort *på to typer sediment; hhv. "fed og meget fed ler" samt "blødbund (gytje)". Udgravningsmængderne for de to sedimenttyper er oplyst til ca. 300.000 m³ og ca. 700.000 m³, dvs. den totale udgravningsmængde er ca. 1.000.000 m³*.

GeoHav vurderer at forudsætningerne for vurdering af spild ved gravearbejdet i forbindelse med anlæg af Egholmlinjens sænketunnel ikke er funderet i reelle erfaringer men blot på skødeløs research, da der ved gennemgang af de benyttede referencer er ikke fundet fagligt soliditerede erfaringer. Gennemgangen viser at gravespildprocenten forventes, antages eller vurderes spildprocenten uden yderligere reference og saglig dokumentation.

Cowi's vurdering (fodnote 40 C) bag VVM 2011 er et Skære-/sugefartøj *tømmer i en pram med overløb. Overløbet fra prammene vil indebære normalt et sedimentspild på 20-30 % (Sund & Bælt, 1999) for blødt sediment. Der vælges en spildprocent for siltfraktionen på 25 % i denne modellering. Spildprocenten for gytjen regnes at være 100 % på grund af gytjens lave densitet. Materialet antages at blive bort-sejlet og klappet på klapplads udenfor Limfjorden*. GeoHav finder denne vurdering valid, da anerkendte værdier[41] for gytjes gennemsnitlige densitet på 1.28 g/ml kun er en brøkdel højere end havvand - med forbehold for variationer i salinitet og temperatur. Gytje vil således blive suspenderet i enhver

---

[37] linie 70-91 samt figur 4 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[38] linie 125-136 samt figur 8-10 Asbest-Notatet, GeoHav 8. juni 2021

[39] tabel 6 3. Limfjordsforbindelse - Opdatering af VVM for Egholmslinjen - Hydraulisk modellering, Rambøll 2021 / Ref 11 til MKR 2021

[40] A: VVM-redegørelse for Kalundborg Ny Vesthavn, Kalundborg Kommune, Kystdirektoratet og NIRAS A/S 2008
B: VVM for Skærbæk Havn, Bilag 10 Spredningsscenarier, Niras 2010
C: Teknisk notat - 3. Limfjordsforbindelse - Hydraulisk modellering, COWI september 2006
D: afsnit 11.3.1.1 Udvidelse af Greenå Havn - Samlet miljøredegørelse (VVM og MV), Niras 2017
E: afsnit 3.3 VVM-redegørelse og miljøvurdering for etape 3 udvidelse af Skagen Havn, COWI 2018
F: Miljøkonsekvensvurdering Lillebælt Syd Vindmøllepark Bilag F HYDROGRAFI OG VANDKVALITET, COWI 2019

[41] figur 13 Søulykkesrapport om kæntring, Den Maritime Havarikommission 10. marts 2018

væske og mobiliseres med denne. Rambøll's fastsættelse af en spildprocent på 20% for gytje er derfor alene af teoretisk karakter.

Kilde:	Forudsat spildprocent:	Forudsat gravemetode:
VVM - Skagen Havn (COWI, Etape 3 udvidelse af Skagen Havn, 2018)	10 - 15% (fint sand med indhold af silt og ler på omkring 10 %)	Sandsuger
(COWI, 3. Limfjordsforbindelse - VVM-redegørelse, 2011)	100 % af gytjen spildes pga. gytjens lave densitet	Skære-/sugefartøj
(Niras, VVM for Skærbæk Havn, 2010)	10% (gytje)	Ved uddybning (erfaringer fra Rhode Nielsen)
(Niras, Udvidelse af Grenaa Havn, 2017)	5% (gytje)	Ikke oplyst
(Orbicon, 2016)	10% (gytje)	Gravemaskine
(Niras, VVM - Kalundborg Ny Vesthavn, 2007)	10% (gytje)	Spandkædemaskine
(COWI, Miljøkonsekvensvurdering - lillebælt Syd Vindmøllepark, 2019)	Ved arbejde i meget bløde sedimenter spildes andelen af gennemfald gennem 0.2 mm sigte (op til 73%)	Gravemaskine (backhoe)
(Niras, VVM-redegørelse med miljøvurdering - Vejle Lystbådehavn, 2010)	10 % (gytje)	Ikke oplyst

Tabel 6: Opsummering af spildprocenter fra tidligere VVM-redegørelser.

FIGUR 5

Rambøll angiver således saglig dokumentation i Miljøkonsekvensrapporten anslåede gravspildsprocenter som ved videre beregning (TABEL 2) estimerer et gravespild på 170.000 m³ som bortledes af strømmen i vandsøjlen. GeoHav påpeger at der med et massivt gravespild på 170.000 m³, bør foreligge nyere og konkrete vurdinger på bedst anvendelig teknologi til anlægsarbejde under de givne strømforhold.

10 % spild af 300.000 m³ ler = 30.000 m³
20 % spild af 700.000 m³ gytje = 140.000 m³
beregnet gravespild i alt = 170.000 m³

TABEL 2

Et asbestdeponi på dokumenteret 95.000 ton asbestholdigt eternit henlå i Limfjorden uden kystsikring i 11 år under påvirkning af vind- og strømforhold, hvilket med stor troværdighed er skyld i kontinuerligt opskyllende eternit på samme kystlinie anno 2021. Derfor forventes det at Limfjordens havbund indeholder markante mængder eternit og asbest, som influerer direkte på den totale udgravningsmængde på 1.000.000 m³ havbund.
GeoHav vurderer at markante koncentrationer af mikroskopiske asbestfibre kan frigøres til vandsøjlen som følge af udgravning og derpå følgende spild af 170.000 m³ sediment, hvorfor der bør gennemføres en reel og saglig undersøgelse af havbundens tilstand med fyldestgørende prøvetagninger for spormetaller og asbestfibre. Førend en sådan foreligger kan det derfor ikke konkluderes med videnskabelig vished at de 1.000.000 kubikmeter havbundsmateriale, som skal bortgraves i forbindelse med etableringen af Egholmlinjens sænketunnel, ikke indeholder anseelige mængder eternit og/eller udvaskede asbestfibre.

VURDERING

Forekomsterne af synligt eternit på søterritoriet og kystlinjen omkring Egholm er forbundet med så store uklarheder og forekommer så hyppigt at det uetisk ikke at undersøge fænomenet fyldestgørende inden vedtagelse af anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Blot fordi ministeriel inkompetence eller øvrige særegne interesser har resulteret i udeladelse og/eller manglende inddragelse af ministeriets eget materiale S 1200-12 gennem to årtiers VVM-processer er indholdet af S 1200-12 ikke et udtryk for at nogen *opfinder sin*

egen virkelighed.
Transportministeren bruger faktuelt forkerte oplysninger i sin besvarelse af TRU spørgsmål 619 og afgiver forsætligt i strid med lovbundne pligter et utilstrækkeligt svar i TRU spørgsmål 621, som medfører at potentielt strafbare forhold ikke klarlægges.
Grundet Tranportministerens manglende forståelse for disse voldsomme problematikker i sagen om asbest i tracéet og undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen bør folketinget overveje, hvorvidt der fortsat kan opretholdes tillid til Transportministeren.

EFTERSKRIFT
Rigsarkivet har 22. september 2021 efter færdiggørelsen af dette notat imødekommet GeoHav's forespørgsel på hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de i dette notat specifikke sagsakter i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021; *Der er ingen offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å*.

NOTAT

22. september 2021
Intitialer: JJ, MR, SR, TH

GeoHav
www.geohav.dk

BILAG A

RIGSARKIVET

Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:	*Journalnummer:*	*Telefon:*	*Vores reference:*	*Deres reference:*
25. juni 2020	*21/29317*	*33 92 33 10*	*AV*	

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952*

- 1988)" med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der

måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.

E-MAIL: MAILBOX@SA.DK · HJEMMESIDE: WWW.SA.DK
CVR-NR.: 60208212 · EAN-NR.: 5798000794382

BILAG B

Fra: rij@eurofins.dk
Emne: Foreløbige limfjordsresultater, del II
Dato: 1. august 2006 kl. 11.17
Til: amtsvt@nja.dk, amt.fa@nja.dk, Margot H. Møller Nielsen MN@cowi.dk, Mette Mejsen Westergaard MMW@cowi.dk, Erling Povlsen ERP@cowi.com

Hej

Her er næste etape af limfjordsresultaterne. Sigteanalyserne er også færdige, analyserapporterne udsendes senere i dag.

Resultaterne er ikke kvalitetssikret fuldstændigt, specielt afventer jeg et certificeret referencemateriale til at teste vores BCR-SEP procedure, men da jeg har ferie i næste uge vil der ikke ske mere herfra før i uge 30. Det er min vurdering at BCR-SEP er den mest gennemtestede sekventielle ekstraktionsprocedure der pt. findes, og det at der findes reference materiale til en sådan operationelt defineret procedure er ret unikt. Der findes modificerede metoder (fx. science of the Total Environment 321(2004)241-255), men modifikationerne gælder trin 2 (jern/mangan hydroxider), ikke det første "exchangeable" trin - der giver "jordvand, carbonat og udbytbare metal"-fraktionen.

Hvis der er spørgsmål til det udførte arbejde er Ingela her i næste uge (cc adressen), jeg håber dette kan give COWI lidt at arbejde med indtil jeg kommer tilbage - Cd og Hg havde ikke tilstrækkelig følsomhed på vores ICP-MS setup, så de vil blive kørt på GFAAS/FIMS hhv. med resultater forventeligt sidst i uge 30.

TN og TP er også udestående, men det bliver først i August pga. ferie, ligesom de resterende organiske godt nok er i arbejde og køres hurtigst muligt men ikke kan regnes færdig/kontrolleres før midt i august.

Med venlig hilsen
Rikard Jensen
Eurofins Danmark A/S
Telefon 70 22 42 66
Telefon-direkte: 72 18 73 56
Fax: 70 22 42 55
e-mail: rij@eurofins.dk
www: http://www.eurofins.dk

(See attached file: Resultater28072006.xls)

The information transmitted is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential and/or privileged material. Any review, retransmission, dissemination or other use of, or taking of any action in reliance upon this information by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you receive this in error, please contact the sender and delete the material from any computer. The integrity and security of this message cannot be guaranteed and it may be subject to data corruption, interception and unauthorised amendment, for which we accept no liability. The sender therefore is in no way liable for any errors or omissions in the content of this message, which may arise as a result of email transmission. If verification is required, please request a hard copy. We take reasonable precautions to ensure our emails are without viruses. You need, however, to verify that this email and any attachments are without viruses, as we can take no responsibility for any computer viruses, which might be transferred by way of this email. We may monitor all email communication through our networks. If you contact us by email, we may store your name and address to facilitate communication.

Resultater28072006.xls

BILAG C

SV: SV: Vedr. aktindsigt af 16. maj 2021 - HASTER

15 June 2021 | 15:59 | 43 KB

From:

Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>

To:

Mikkel ræv <mikkel@geohav.dk>

Hej Mikkel

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til det af GeoHav fremførte om 2006-analyserne, som er udført af Cowi/Eurofins for det daværende Nordjyllands Amt. Vejdirektoratet, Cowi og Eurofins har eftersøgt analysedokumentationen fra 2006, men uden held. Vi har derfor ikke yderligere at tilføje om disse analyser, som blev udført før Vejdirektoratet blev bedt om at opdatere amtets VVM-materiale i 2010.

Venlig hilsen

Niels Fejer Christiansen
Seniorprojektleder
Vejplan og miljøafdelingen
Vejdirektoratet

Gert Mynderup

Til: nfc@vd.dk
Cc: stm@stm.dk
Emne: 3. limfjordsforbindelse - høringssvar

Jeg har i en årrække fulgt debatten omkring den 3. limfjordsforbindelse og må desværre med øget undren konstatere, at et politisk flertal der ikke er i synk med vælgerne er nået frem til, at en Egholmforbindelse er den rette løsning.

Derfor følgende spørgsmål:

1. Hvorfor vælges denne løsning som ikke aflaster den nuværende tunnel med mere end 24 % iflg. VVM, hvilket jo vil være "spist" op i en 10-årig byggeperiode med en trafikvækst på 2 % årligt – altså er det nuværende flaskehals problem morgen og aften ikke løst ?
2. Hvorfor vælges denne løsning til den dobbelte pris 7,5 mia., når en vendbar tunnel eller city tunnel i øst kan løse det nuværende flaskehals problem med 50 % aflastning til den halve pris ?
3. Hvorfor vælges denne løsning når dette medfører tab af 600 mio. velfærdskroner i det kommunale budget ?
4. Hvorfor vælges denne løsning når den største vækst i Aalborg Kommune netop er nær den nuværende Limfjordstunnel i Øst, hvor de store arbejdspladser/supersygehus/universitet er beliggende – og ikke mindst store vækst boligområder i Øst og Stigsborg i Nord, der fordrer megen trafik mellem arbejde og hjem ?
5. Hvorfor vælges denne løsning hvor Egholm totalt ødelægges som et af de sidste rekreative områder i byen. Denne ø-perle tæt på storbyen er til glæde for ca. 100.000 besøgende årligt, der nyder det unikke miljø man kan opleve der – her udtrykt ved Aalborg borgmesters udsagn under sin løbetur til Egholm Nørredyb: "Det er helt umuligt ikke at komme i godt humør, når man sådan en forårsmorgen, kan løbe en skøn tur langs fjorden hvor solen skinner, fuglene synger og livet bare føles SÅ skønt." ?
6. Hvorfor vælges denne løsning når 26.000 borgere vil blive ramt af sundhedsskadelig støj ifølge VVM uden grund jf. pkt. 2 ?
7. Hvorfor vælges denne løsning hvis man påberåber sig at være et grønt parti og så er klar til at destruere habitater for sjældne og truede dyr på Egholm ?
8. Hvorfor vælges denne løsning når et flertal af Aalborgs borgere ikke ønsker denne linjeføring (se seneste kommunalvalg resultat) ?
9. Hvorfor vælges denne løsning når der er dukket "skjult" dokumentation op, der viser at Aalborg Kommune gav Eternit fabrikken tilladelse til at deponere 9.500 tons asbest affald uinddæmmet synligt i strandkanten over en årrække, hvor den kommende tunnel skal nedgraves ?
10. Hvorfor vælges denne løsning når transportministeren ikke har en løsning på håndteringen af dette kræftfremkaldende asbest affald (historien trækker forfærdelige lungekræft spor forårsaget af denne eternit produktion med asbest her i Aalborg) ?
11. Hvorfor vælges denne løsning når der til stor overraskelse ikke er omtalt asbest affald i den seneste VVM rapport, og dermed skjuler en tikkende miljø katastrofe i beslutningsgrundlaget ?
12. Hvorfor vælges denne løsning når denne 20 km strækning går igennem 2 store drikkevands resovoirer og dermed risiko for uoprettelig forurening der ikke kan løses med en membran ?

Jeg håber, at de politikere der har tilkendegivet, at de er fanget af partiloyalitet, står ved deres inderste ønske om, at være en troværdig politiker, der er klar til at ændre kurs, når en katastrofe tegner sig forude.

Jeg imødeser svar på ovenstående spørgsmål samt returnering af kvittering for modtagelse af denne mail.

Med venlig hilsen / Best regards

Gert Mynderup

[redacted]

Til folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at Egholmlinjen har store konsekvenser, som beregningerne ikke indeholder i gennemarbejdet form. Derudover giver løsningen meget få trafikale fordele i forhold til de store miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser.

Det drejer sig fx om:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Trafikale udfordringer, der netop skabes med Egholmlinjen – i stedet for løses
4. Derudover indeholder Anlægsloven store demokratiske udfordringer i forhold til borgernes rettigheder.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes op til 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

2. Asbestforurening

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen.

3. Trafikale udfordringer

Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse hverken de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Det viser alle beregninger.

Endnu mere skaber Egholmlinjen et fuldstændig uigennemtænkt kaos i Aalborgs centrale trafik, da en stor del af trafikken ved brug af Egholmlinjen vil skulle føres gennem byen fra vest mod centrum gennem små parcelhusveje og forbi diverse skoler og børnehaver. Her er der ikke tænkt på en løsning, hvilket vil give kø på de små veje og gøre skoleveje til farlige trafikveje med både tung trafik og megen trafik.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forholde sig objektivt til flere løsninger.

Anlægsloven lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Venlig hilsen

Gitte Djernis Andersen

Høringssvar vedr. motorvej over Lindholm

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til om projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.

1. Det er en voldsomt dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Penge, der skulle bruges på velfærd til kommunens borgere. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning. Der ligger en række konkrete alternativer, der er langt billigere og mere effektive.

2.Trafikalt løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

3.Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere og forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen.

Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens får levesteder.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores.

Det er dertil utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel

trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Venlig hilsen

Gitte Ingerslev

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

Aalborg, den 2/1 2022

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Jeg vil på det kraftigste opfordre til, at det nuværende forslag vedr. anlæg af en 3. Limfjords-forbindelse forkastes.

Der er for mig og min familie mange forhold, der gør, at jeg når frem til denne anbefaling:

1. De enorme støjgener, som den foreslåede vejstrækning, giver til Skalborg, Sofiendalområdet, Hasseris, Vestbyen helt ind til Limfjordsbroen, Nørresundby samt oplandsbyer syd og nord herfor, bliver altødelæggende for borgerne i området.

   Den allernyeste forskning har påvist, at støjgener forværrer sundheden og fremkalder sygdomme såsom stress, demens, hjerte-/karsygdomme, slagtilfælde etc.
   Dette beskrives ingen steder. Hvem sikrer, at sådanne forhold både belyses og indregnes i modellerne og i samfundsøkonomien?

   Der er i den nyeste VVM redegørelse ikke illustreret støjgener under 58 decibel. Ikke engang vores opvaskemaskine støjer med 58 decibel længere. Vi har, som borgere, vanskeligt ved at forholde os til støjpåvirkningen både indenfor det skitserede område og helt umuligt udenfor området. Derfor har vi borgere ikke en reel chance for at se og forestille os nøjagtigt, hvor støjplagede, vi bliver.

   Desuden er beregningerne baseret på en gennemsnitsværdi fordelt henover et døgn. Der er ikke angivet peak-støjniveauer, hvilket ville være temmelig relevant. Især

   a. da trafikken oftest vil være størst i perioder, hvor vi befinder os udendørs

   b. set i lyset af placeringen af den foreslåede motorvejsstrækning og dermed påvirkningen af en meget stor befolkningsgruppe

   Udover, at der ikke har været brugervenlighed omkring relevante oplysninger for befolkningen, er beregningerne foretaget på en utrolig lav – og urealistisk – trafikfremskrivning.

   Topologien i landskabet – såvel over fladt land, over vand som op ad bakke – bevirker, at støjen spredes voldsomt. Personligt kan jeg ca. 15-20% af året tydeligt i min have høre støjen fra motortrafikvejen: Ny Nibevej, selvom den pågældende strækning i fugleflugtslinje er ml. 5 – 8 km væk fra min bopæl og vinden sjældent kommer fra denne retning. Dette er en konsekvens af netop vind og topologi.

   Den foreslåede motorvejstrækning kommer væsentlig tættere på, cirka 2-2,5 km fra os, så

selvom vi bor udenfor det skitserede område med et døgns**gennemsnit** på 58 decibel, så vil påvirkningen blive både voldsom og sundhedsskadelig.

Dertil kommer, at vejstrækningen hæves mange meter over nuværende terræn. Endnu en forværrende faktor: En ekstra og helt ny 'superspreder'-effekt.

Jeg spørger mig selv, hvorfor dette ikke medregnes? Hvorfor tager man ikke særlige hensyn og beregner yderligere samt oplyser mere til borgerne, når vi taler om påvirkning af centrum i én af Danmarks allerstørste byer?

Er taktikken måske, at det er lettere at skjule konsekvenser for senere at undskylde?

2. Processen har virket udemokratisk, og vi er som borgere uafbrudt blevet fortalt – og forsøgt bildt ind -, at beslutningen allerede er truffet, og at vi derfor ikke kunne gøre noget.

   Det er for mig absolut beskæmmende, at der er kørt en proces, der sandsynligvis end ikke overholder gældende lovgivning, og at den politiske dagsorden har fået så meget råderum.

   Vi bor i et demokratisk land, hvor vi, som borgere, har rettigheder og skal inddrages og høres.

   Alligevel tyder meget på, at processen ikke er kørt, som foreskrevet i loven. Altså med et meget tvivlsomt lovgrundlag. Dette er ikke acceptabelt og bør have konsekvenser.

3. Placeringen af den foreslåede motorvejstrækning hænger overhovedet ikke sammen med det behov, som man ønsker at løse. Tung trafik nordpå og sydpå har mange knudepunkter i Aalborg Øst, bl.a. til/fra store industriområder i Østhavnen, store industrivirksomheder og hele infrastrukturen omkring det nye supersygehus i Aalborg Øst.

4. Det ligger mig meget på sinde at bevare og gøre store indsatser for til stadighed at beskytte vores drikkevandsressourcer.

   Hvordan kan man overhovedet overveje at placere en motorvejsstrækning så tæt på centrale og ca. 1/3 af byens vigtige grundvandsreservoirer?

Der er mange yderligere områder, såsom beskyttede dyrearter, risiko for asbestforurening, negativ påvirkning af klimaindsatsen, mangel på samfundsøkonomisk værdi m.m., jeg kunne have medtaget i dette høringssvar, men dette blev prioriteringen.

Jeg sidder og tænker på, at idéer og tanker, der blev formuleret for 30, 40, 50 år siden, ikke nødvendigvis længere har gang på jord.

Forholdene har ændret sig. Forskningen har påvist ret voldsomme sygdomsfremkaldende konsekvenser af støj. Mange nye elementer er dukket op og vores syn på værdier har ændret sig.

En storby med motorveje placeret lige op og ned ad byen på begge sider og med megen trafikstøj er ikke en attraktiv by. Det skulle man fra politisk side kigge på.

Aalborg er en **meget lidt grøn** by sammenlignet med de øvrige af landets storbyer. De grønne områder beskæres betragteligt med den foreslåede placering af motorvejen.

Dertil kommer, at Aalborg allerede i dag er Danmarks mest støjplagede storby. Dette forhold vil blive forværret endnu mere med den foreslåede anlægslov.

Et stort flertal af borgerne ønsker at (kunne) høre fuglekvidder, kvækken i græsset m.v., vi ønsker både at se og høre naturen. Befolkningen ønsker i højere og højere grad fokus på frisk luft, rent vand, biodiversitet, balance og respekt for både mennesker og natur.

Jeg peger på og håber, at beslutningstagerne bestemmer sig for, at der skal ske en udbygning samt ekstra støjdæmpning af den eksisterende tunnelløsning, hvadenten det bliver den nyligt foreslåede City tunnel, et ekstra parallelrør (3. rør) eller lignende.

Udbygning af og genbrug af allerede eksisterende infrastruktur er samfundsmæssigt en langt bedre og mere bæredygtig løsning.

En forkert beslutning og etablering kan ikke gøres om. Det er derfor nu, den rette beslutning skal træffes for nuværende og kommende generationers skyld!

Med venlig hilsen

[redacted]

Gitte Melph

Gitte Ramhøj, Pensioneret projektleder, Landskabsarkitekt. Sundby Brygge 9,3tv, 9400 Nørresundby

Høringssvar
vedr. Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
29. december 2021

Vedr. drikkevand indeholder Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse bestemmelser om ophævelse af Vandforsyningslovens bestemmelser om beskyttelse af grundvand og klageadgange. ***Ophævelsen af beskyttelsen vil udgøre en alvorlig trussel mod den fremtidige drikkevandsforsyning af mere end 1/3 af Aalborg Borgere og erhvervsliv.***

Projektet for Egholmmotorvejen viser en linjeføring gennem de allerede beskyttede og meget sårbare, boringsnære områder til nøglevandværkerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Også udfletningsanlæggende mellem Egholmmotorvejen og Ny Nibevej og Høvejen vil berøre de to sårbare og beskyttede drikkevandsområder.

Nøglevandværker betyder, at de to vandværker skal tage over, når andre vandværker må lukke på grund af forurening.

Nøglevandværkerne forsyner mere end 1/3 af Aalborgs borgere og erhvervsliv med rent drikkevand, der kan tappes direkte fra hanerne.
De særligt sårbare boringsnære oplande til de to vandværker er i dag beskyttet mod ændringer i terræn, bebyggelse og anden arealanvendelse, der kan udgøre en risiko for forurening af grundvandsmagasinerne.

Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse ophæver beskyttelsen af grundvandsmagasinet (og drikkevandet), og klageadgangen fjernes. Et anlæg og driften af Egholmmotorvejen gennem de særligt sårbare og beskyttede boringsnære områder betyder netop, at terrænet ændres, at der bygges nyt, at der vil være høj risiko for, og at uønskede stoffer forurener grundvandsmagasinerne til de to vigtige nøglevandværker.

De boringsnære områder er sårbare, og jordbunden har ingen rensende effekt. VVM for Egholmmotorvejen beskriver loyalt at undergrunden i Drastrup og Hvorup/Lindholm ikke har nogen rensende effekt. Undergrunden består af opsprækket kalk og kridt, der er dækket af et tyndt lag sand eller grus. Hvad der hældes ud på jordoverfladen siver urenset ned i grundvandsmagasinerne. VVM for Egholmmotorvejen beskriver, at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på jordoverfladen. Risikoen for forurening af grundvandet ved anlæg og drift af motorvejen er meget høj " Citat slut. VVM for Egholmmotorvejen indeholder ingen vurdering af virkningerne og konsekvenserne for drikkevandet.

I Danmark må flere og flere vandværker lukkes ned på grund af forurening fra pesticider, kvælstof og af gamle såvel som nye forurenende stoffer. Dansk Miljøteknologi har den 30. november 2021 oplyst i nyhedsmedierne, at ***"Der ligger en tikkende bombe under vores drikkevandsforsyning.*** Med jævne mellemrum er der nye oplysninger om fund af sprøjtegiftrester og uønsket kemi i vores grundvand og drikkevand. Vandværker må alt for ofte lukkes ned. Ny strategi til beskyttelse af vores drikkevand efterlyses, for at tilliden til vores drikkevandskvalitet kan opretholdes." Citat slut.

Gitte Ramhøj, Pensioneret projektleder, Landskabsarkitekt. Sundby Brygge 9,3tv, 9400 Nørresundby

I Drastrup og Lindholm/Hvorup dyrkes der i dag rent drikkevand. Aalborg kommune har gennem jordopkøb og skovrejsning investeret et flercifret millionbeløb for netop at sikre forsyningen af rent, urenset drikkevand i Drastrupområdet. *Sammenfattende vurdering i VVM for Egholmmotorvejen af anlægsfasen: "Miljøpåvirkning af sårbarheden i anlægsfasen er høj og varig". Vi kan ikke vende tilbage til det gode udgangspunkt.*

Et EU medfinansieret projekt "Water Cost" har dokumenteret, at *det er mange gange dyrere at rense forurenet grundvand i al fremtid, end at forebygge en forurening* Fremtidens generationer af vandforbrugerne kommer til at betale dyrt over vandafgiften for Egholmmotorvejen.

Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse øger ikke tilliden til at drikkevandskvaliteten fra Drastrup og Lindholm/Hvorup vandværker kan opretholdes.

- **Afvis forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse**
- **Opgiv Egholmmotorvejen**

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj

[redacted]

Til Vejdirektoratet. Hasseris Enge, den 30. december 2021.

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

På vegne af grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej indsendes hermed høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Grundejerforeningen er af den opfattelse, at en ny vestlig motorvej over Egholm vil være en uoprettelig skade for store dele af Aalborg, særligt de mange boliger som ligger tæt på motorvejen, men store dele af byen vil blive støjplaget og de rekreative områder mod vest forsvinder.

Udviklingen i Aalborg.
I de sidste mange år har Aalborg udviklet sig markant mod øst med Aalborg universitet, containerhaven/østhavnen , store virksomheder, fragtcentraler, udbygning af Stigsborg havnefront og senest med bygningen af nyt super sygehus. Det virker derfor uhensigtsmæssigt, med en vestlig forbindelse, da denne ikke løser de trafikale myldretidsproblemer i Aalborg og ikke giver en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nordfra. Som påpeget i VVM giver vestforbindelsen også en meget lav forrentning på 3,3 - 3,5%. Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej er derfor af den opfattelse, at andre alternativer bør derfor undersøges ordentligt.

I VVM i 2011 var der et alternativ til vestforbindelsen, som var voldsomt overdimensioneret - der bør således laves et nyt øst alternativ og dermed give politikkere et retningsvisende grundlag at træffe beslutning ud fra.

Konsekvenser for grundejere i Hasseris Enge.
Hasseris Enge er et nyere parcelhus kvarter med mange børnefamilier. Området ligger ud til rekreative områder, som mange borgere dagligt benytter. Det har været endnu tydeligere under Covid 19, hvor mange borgere der reelt benytter området til en stille gåtur til fjorden eller ud over engen, hudeluftning, leg, løbeture m.v. Mange borgere fra andre områder af byen søger også denne vej for at komme ud i det grønne. Det er et faktum, at de rekreative og grønne områder i Aalborg ligger mod vest og benyttes af hele byen.

Regeringen og Aalborg kommune vil gerne sikre og udbygge vores grønne rekreative områder, men udviklingsplanerne går i den modsatte retning.

En motorvej i Egholmlinien vil skabe et sundhedsskadeligt støjniveau for tusindvis af husstande i den vestlige del af Aalborg, et støjniveau som mange steder vil være højere end WHO og EUs sundhedsskadelige grænser - selv med vejdirektoratets gennemsnitsberegninger. Af VVM rapporten fremgår det, at der bl.a. i Hasseris Enge vil være en støjbelastning på Lden 53 dB. Laver man en støjberegning som tager højde for den trafik der vil være om 10 år når motorvejen evt. står færdig og en jævn vestlig vind (vinden kommer fra denne retning 2/3 af tiden) svarer det til en støjbelastning på 65 dB. Altså en flerdobling af støjen i forhold til VVM'en og også over den danske grænseværdi på 58dB. Vi finder det stærkt kritisabelt og uacceptabelt at ignorere dette faktum og i det hele taget at regne med gennemsnitsværdier (hvor nattrafik og weekendtrafik indgår) og planlægningsmetoder, som derfor med sikkerhed giver mere støj end forventet.

Et sådant støjniveau vil betyde kraftig reduktion af livskvaliteten, gener og øge risikoen for flere sygdomme for borgerne i Hasseris Enge. Der henvises til Miljøstyrelsens side om trafikstøj og sundhed.

Vedr. processen:
En høringsfase henover julen med svarfrist til den 2. januar 2022 finder vi uacceptabelt. Det er også beklageligt og måske belejligt, at Aalborgs nye byråd ikke mulighed for at drøfte sagen. Det nye Byråd som netop afspejler borgerne i Aalborgs holdning og har fået mere end en fordobling af mandater i en koalition af modstandere af linjeføringen over Egholm.

Transportministeren tillægges med anlægsloven magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning med begrundelsen, at sagen er kompleks! *"På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange..."* Vi anmoder om, at dette ændres.

Vedtagelse af anlægsloven:
Hvis partierne i folketinget alligevel på trods af ovennævnte skulle stemme for anlægsloven uden at først at VVM-vurdere også en østforbindelse, da har grundejerforeningen følgende konkrete indsigelser til projektet:

A. Der skal gøres meget mere for at støjdæmpe trafikken fra motorvejen op mod Hasseris Enge og Sofiendal, end der lægges op til. Der bør etableres støjværn langs Hasseris Enge. Som ovenfor nævnt finder vi slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende (nærmere grænsende til det manipulerende) overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris, Sofiendal, Skalborg, Lindholm og Nørre Sundby området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge.

Vestenvinden er meget fremherskende ved Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i VVM undersøgelsens kortbilag.

B. En evt. vestlig motorvej bør rykkes endnu længere mod vest og da slet ikke bue ind mod Hassis Enge i stedet for ud mod åben land.

På vegne af grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej.

Helle F. Havgaard
Formand for bestyrelsen.

Aalborg Forsyning
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby

Vejdirektoratet

Dato: 08.04.2021
Sagsnr.: 2021-024199
Dok. nr.: 2021-024199-2
Telefon: 9982 8299
Initialer: PSJ

Høringssvar til VVM-redegørelse for 3. Limfjordsforbindelse fra Aalborg Forsyning, Vand A/S

I forbindelse med myndighedernes kortlægning af vandressourcerne er der omkring Egholmlinjen udlagt områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), områder med drikkevandsinteresser (OD) og øvrige områder, der har begrænsede drikkevandsinteresser. Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttet fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at Vejdirektoratet ved fastsættelse af linjeføringen har afvejet hensynet til drikkevandsboringerne i Drastrup med støj i Sofiendal Enge og Hasseris Enge.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at det fremgår af VVM-materialet, at Miljøkonsekvensrapporten indeholder en omfattende gennemgang af de faktiske grundvandsforhold og grundvandsinteresser langs den 3. Limfjordsforbindelse samt tiltag til beskyttelse af grundvandsressourcen. Aalborg Vand A/S indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet i detailprojekteringsfasen om udformningen af afkørselsanlægget ved Ny Nibevej for at sikre, at afkørselsanlægget udformes så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup beskyttes bedst muligt.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at det af VVM-materialet fremgår, at vejvand opsamles i sårbare områder i et lukket og tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til nedsivning udenfor de sårbare områder eller udledes til recipienter. Uden for de sårbare områder nedsives eller udledes til vandområder i overensstemmelse med de vilkår, der stilles i nedsivnings- og udledningstilladelser efter den gældende lovgivning.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at der i VVM- materialet lægges op til overvågning af mængden og kvaliteten af grundvandet både i anlægs- og driftsfasen, hvilket er en fordel af hensyn til den fortsatte drift af de berørte vandværker og de tilknyttede vandindvindingsboringer. Aalborg Vand A/S indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet omkring dette.

Ved etablering af Egholmlinjen vil der ske en permanent arealinddragelse, som bl.a. omfatter landbrugsarealer, boliger, erhvervsejendomme og naturområder, herunder områder hvor grundvandet er beskyttet.

Venlig hilsen

Lasse Frimand Jensen
Bestyrelsesformand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

LINDHOLM VANDVÆRK a.m.b.a

VIKINGEVEJ 30 . 9400 NØRRESUNDBY . TELEFON 98172825 . BANK: NØRRESUNDBY BANK 7450-1067354 . CVR 32720730

Lindholm d. .21 april 2021

Til Vejdirektoratet

Hermed fremsendes høringssvar fra Lindholm Vandværk til den 3. Limfjordsforbindelse.

Lindholm Vandværks kildepladser i Hvorup / Nørresundby har en samlet indvindingstilladelse på 600.000 m3 pr. år. Lindholm vandværk ligger i et vigtigt indvindingsområde til drikkevand i Nørresundby, da indvindingsmulighederne i området er meget begrænsede.

Lindholm Vandværks 3 kildepladser i Hvorup / Nørresundby forsyner i den vestlige del af Nørresundby (Lindholm), Hvorupgård og helt ud til Aalborg Lufthavn. Allerede i dag er vandressourcerne begrænsede i området, og dette forventes værre i fremtiden pga. byudvikling samt stigende befolkningstilvækst.

Lindholm Vandværk har gennem Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg fået tinglyst arealer i området for at beskytte vandværkets kildepladser og vandindvindingsmuligheder.

Den foreslåede udformning af den 3. Limfjordsforbindelse vil tilsidesætte de tinglyste rettigheder til beskyttelse af grundvandet som Foreningen Grundvanssamarbejde Aalborg har indgået på vegne af Lindholm Vandværk. Disse forventes at blive erstattet i forbindelse med en politisk vedtagelse af anlægsloven for Egholmslinjen.

Lindholm Vandværks bygninger og boringer på Voerbjergvej bliver direkte berørt af den planlagte 3. Limfjordsforbindelse. Motorvejen kommer meget tæt på, og som afledt effekt lægges der op til at den kommunale vej Voerbjergvej får et nyt forløb. Denne går lige igennem kildepladsen og tilhørende tekniske bygninger ved Voerbjergvej.

Den største påvirkning af vandværket og kildepladsen ved Voerbjergvej skyldtes således frakørselsrampen fra syd og den deraf følgende ændring af Voerbjergvej.

Hvis frakørsel fra syd bliver udført som en sløjfe nord for Høvejen, magen til afkørsel nr. 59 på E45 ved Vejle Transport Center,-så kan en gennemkørsel af de deklarerede arealer undgås, og det er ikke nødvendigt at ændre den kommunale vej Voerbjergvej.

Dette vil spare Lindholm Vandværk og vores forbrugere for store udgifter i forbindelse med omlægning af forsyningsledninger, nye boringer, bygninger med tekniske installationer mv.

Lindholm Vandværk forventer, at der sker en sikring af Lindholm Vandværks kildepladser, således at forureningsrisici fra vejvand, saltning, uheld o. lign. minimeres, og at der i anlægsfasen tænkes foranstaltninger ind for både motorvej og den kommunale vej i projektet, hvis de gennemføres som foreslået, således at kildepladserne sikres bedst muligt.

Lindholm Vandværk opfordrer derfor Vejdirektoratet og Aalborg Kommune til at kontakte os med henblik på en dialog om udformningen af frakørselsrampen fra syd og mulighed for at undlade en ændring af Voerbjergvej.

Der er vedhæftet 3 kort som bilag, som viser flg.

1: Forslag til placering af rundkørsel

2: Oversigt af rundkørsel ved frakørsel nr. 59 ved Vejle Trafik Center

3: Placeringer af Lindholm Vandværks forsyningsledninger, boringer og bygninger på Voerbjergvej

Med venlig hilsen

Lindholm Vandværk

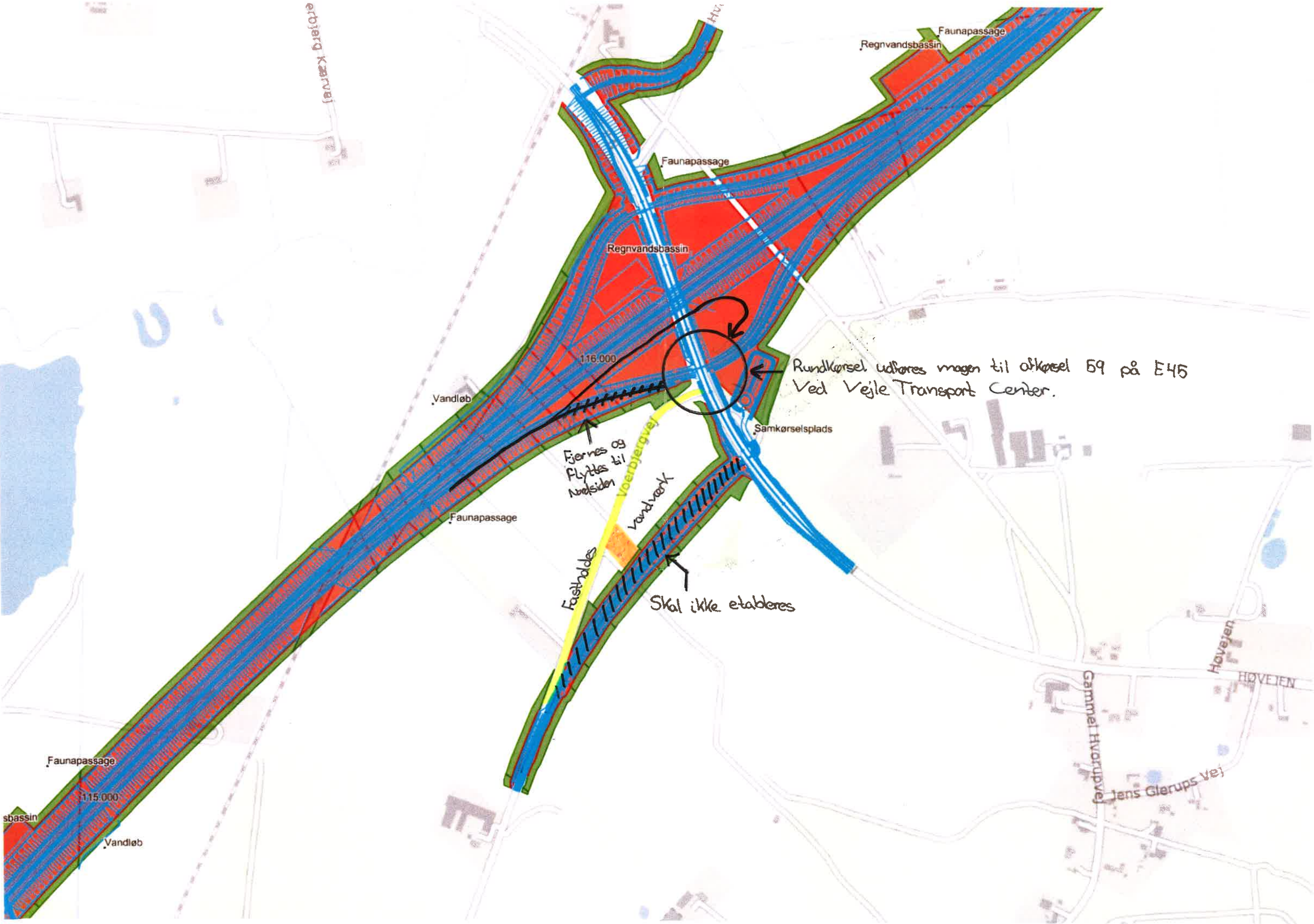
Formand

Ib Rasmussen

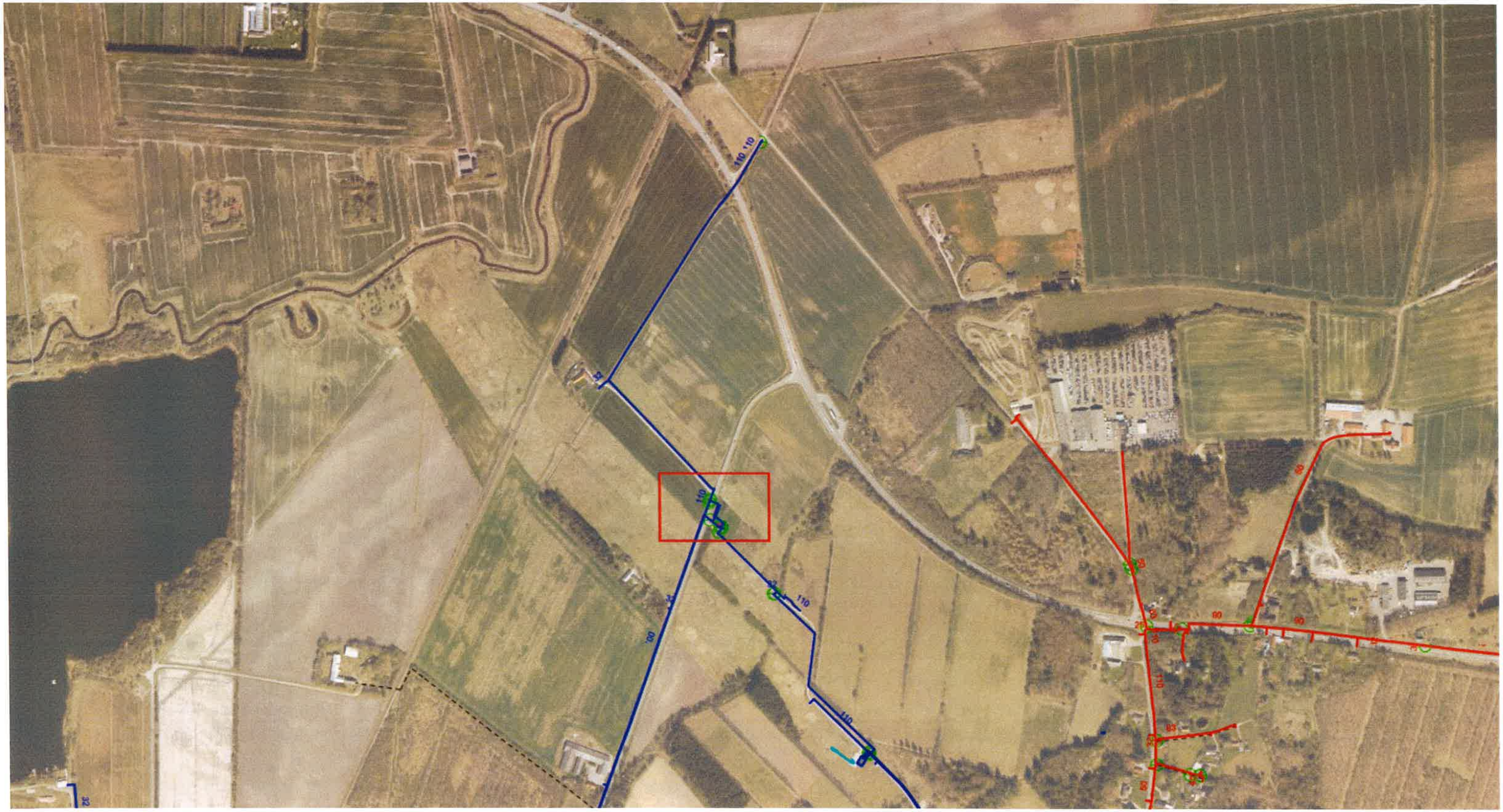
Driftsleder

Brian Rex Hansen

Brian Rex Hansen



Faunapassage
Regnvandsbassin
Faunapassage
Regnvandsbassin
116.000
Vandløb
Rundkørsel udføres magen til afkørsel 59 på E45
Ved Vejle Transport Center.
Samkørselsplads
Fjernes og
Flyttes til
Nordsiden
Voerbjergvej
Vandværk
Faunapassage
Fastholdes
Skal ikke etableres
Faunapassage
115.000
sbassin
Vandløb
Høvejen
HØVEJEN
Gammel Hvorupvej
Jens Glerups Vej



110 110
110
110
110
110
90
90

Juelsmindevej
23
Transportvej
Circle K
Takeaway
McDonald's
Takeaway
Transportvej
Transportvej
Transportvej
23
23
23
59
Hornstrup
Østjyske Motorvej
E45
59
Hornstrup
Østjyske Motorvej

Sekretariat v/ Aalborg Vand A/S
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby

Vejdirektoratet

Niels Fejer Christiansen
nfc@vd.dk

Dato: 02.01.2022
Sagsnr.:
Dok. nr.:
Telefon: 9982 8299
Initialer: SIKR

Høringssvar til
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratet har den 3. december 2021 offentliggjort Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget er i høring indtil 2. januar 2022.

Regeringen har besluttet, at der i februar 2022 skal fremsættes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Den igangværende eksterne høring er et led i en kæde af lovforberedende arbejde. Loven forventes at træde i kraft den 1. juli 2022.

Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg har læst lovforslaget og har følgende bemærkninger:

Beskyttede arealer og rådighedsindskrænkninger
Aalborg Forsyning har en vigtig kildeplads til indvinding af drikkevand i Drastrup. Gennem Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg har Aalborg Forsyning betalt erstatning til grundejerne for rådighedsindskrænkningerne på primært landbrugsarealer. Deklarationerne er visse steder tinglyst som følge af et kommunalt pålæg efter MBL § 26a. Disse tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevandet er ikke nævnt i lovforslaget, hvilket de efter Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborgs vurdering bør være, idet foreningen har betalt en betydelig erstatning til grundejerne for at acceptere rådighedsindskrænkningen. Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg mener desuden, at tabet af disse rådighedsindskrænkninger skal kompenseres.

Rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi, og derfor mener Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg, at Aalborg Forsyning bør sidestilles med grundejerne i området og indgå som part for de enkelte ejendomme på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, moniteringsprojekter mv.

Det er Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg, der er påtaleberettiget på de tinglyste deklarationer og dermed rette vedkomne i relation til rådighedsindskrænkninger.

Øvrige bemærkninger
Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg opfordrer til, at der i detailfasen tages særligt højde for afstanden mellem motorvej og drikkevandsboringer. Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg mener, at hhv. Aalborg Forsyning og Lindholm Vandværk skal indgå i dialog om etablering af B-anlæg som rampeløsning for både tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej syd for Limfjorden og ved Høvejen nord for Limfjorden. Se venligst de 2 vedhæftede bilag.

Det er vigtigt for Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg at nævne, at på arealerne med tinglyste dyrkningsdeklarationer må der ikke anvendes eller håndteres miljøfremmede stoffer herunder pesticider, og der må ikke tilføres gødning, og der må ikke tilføres stoffer ude fra. Det er værd at bemærke i forbindelse med anlægsfasen.

I lovforslaget står, at ”*Alle skove i undersøgelsesområdet har karakter af plantager”*. En stor andel af den berørte skov er opført som grundvandsbeskyttende tiltag inden for de sidste 30 år. Der bør derfor som erstatning for ”grundvandsskov” findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen.

Pernille Stampe Jakobsen
Sekretatiatsleder

Til Folketinget / Vejdirektoratet

Aalborg 2 januar 2022

Hermed fremsendes mine kommentarer til Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Angående anlæggelse af en 20 km firesporet motorvej over Egholm ikke er den optimale løsning med hensyn til løsning af tr §1 så finder jeg ikke, at den valgte løsning i tilstrækkelig grad vil aflaste trængsel gennem Limfjordstunnellen på E45. Den i 2021 udførte VVM undersøgelse er på mange områder mangelfuld.

1. Alternative løsninger
2. Asbest forurening
3. CO2 udledning i anlægsfasen
4. Støjbelastning
5. Økonomi
6. Trængsel
7. Naturhabitat
8. Finansiering
9. Fravigelse af anden lovgivning

1. Alternative løsninger

Der er således ikke undersøgt alternative løsninger. Det kunne fx være et tredje rør, hvor trafikken vendes alt efter trængslen eller i tilfælde af uheld i det ene af de to øvrige tunnelrør. Endvidere bør man omlægge tilkørslen til tunnelen fra syd via kridtsvinget, så der sker en mere normal tilkørsel til motorvejen. Samtidig bør man også overveje at øge antal spor på begge sider af tunnelen, når man har kørt igennem den. Det kunne fx være at køre motorvejen til firespor fra tunnelens afslutning og indtil motorvejen deles mod Frederikshavn og mod Hirtshals. Dette vil gøre afvikling af trafikken mere smidig.

Dette vil aflaste Limfjordstunnelen markant mere og samtidig være en billigere løsning. Løsningen skulle samtidig sikre yderligere afskærmning mod trafikstøj fra E45.

2. Asbest forurening

Der er kendte Asbest deponier i dele af de områder, hvor Egholm forbindelse er planlagt. Der er ikke taget højde for denne forurening i VVM undersøgelsen. VVM undersøgelsen er således mangelfund og lever dermed ikke op til EU direktivet om miljøkonsekvensvurdering. Endvidere er der i projektet ikke medtaget omkostninger til håndtering af asbesten.

Det er også forbundet med øget risiko for at store dele af havmiljøet i Limfjorden omkring Aalborg vil tage skade, når der blive rodet op i havbunden med Asbest i forbindelse med anlægsfasen.

3. Manglende inddragelse af CO2 udledning i anlægsfasen

Projektet har ikke medtaget konsekvenserne af den samlede CO2 udledning under anlægsfasen. Der vil være enorme mængder CO2, der vil blive udledt under anlægsfasen. De klimamæssige og økonomiske konsekvenser af dette bør medtages i den samlede del af projektet.

4. Støjbelastning

Anlæggelse af en 20 km lang motorvej, der på store dele af landanlægget er hejst over terræn vil give en enorm støjbelastning af store dele af Aalborg og Nørresundby. Dette gælder i særdeleshed den vestlige del, hvor der vil være mindre en 3 km til motorvejen. Mange husstande vil vejstøjen være over de af WHO anbefalede 53db. Det kan være sundhedsskadelig, hvis vejstøjen oversitger denne grænse. Såfremt det besluttes at anlægge den foreslåede forbindelse, så bør det sikres at støjbelastningen ikke overstiger det sundhedsskadelige niveau.

Det er ikke rimeligt at der kun kan søges om tilskud til støjisolering op til 36 måneder efter motorvejen er taget i brug.

5. Økonomi

Prisudviklingen i byggesektoren, herunder materialer har været høj det seneste år. Jeg kan derfor være bange for at de i VVM undersøgelsen anførte projektbudget ikke er retvisende. Der bør foretages en opdateret beregning for at få det sande billede af projektøkonomien før beslutning om anlæggelse af 3 Limfjordsforbindelse bliver truffet.

Omkostninger til ledningsarbejder bør afholdes af projektet og ikke af ledningsejeren.

6 Trængsel

Ifølge VVM undersøgelsen er der tale om 5-7 minutters trængsel på en strækning over 14 km i myldretiden. Den valgte løsning vil formodentlig ikke nedbringe denne trængsel markant. Dette skyldes at en del af trængslen skyldes delvis til og frakørsel forholdene. Endvidere vil trafikudviklingen formodentlig inden for relativ kort tid gøre, at der vil være trængsel i tunnelen igen.

7 Naturhabitat

Området hvor forbindelsen over Egholm er planlagt vil ødelægge en række naturhabitater. Det vil være for sent at genroprette disse enestående områder efter anlæggelsen af forbindelse over Egholm, som ligger i gåafstand fra Aalborg Centrum.

8 Finansiering

Det virker mærkeligt, at Aalborg Kommune skal være med til at finansiere anlæggelse af en statsvej. Det kan være i strid med lovgivningen at Aalborg Kommune skal finansiere dele af den tredje Limfjordsforbindelsen.

9 Fravigelse af anden lovgivning

Jeg finder det stærkt kritisabelt at anden lovgivning fraviges for projektet. Herunder i særdeleshed lov forurenet jord og naturbeskyttelse samt affalds- og råstofafgiftsloven. Miljø og natur bør ikke sættes i anden række, når der skal foretages anlæggelse af 20 km motorvej gennem natur og hvor der er kendte affaldsdepoter herunder af Asbest.

Jeg indstiller hermed Folketinget ikke at vedtage Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse på det foranliggende grundlag. Herunder, at der ikke er foretaget en VVM undersøgelse der overholder EU Direktivet.

Med venlig hilsen

Hans Henrik Berthing,

Vejdirektoratet

Sendt per mail til:
nfc@vd.dk

Med kopi til:
hoeringer@vd.dk
vd@vd.dk

2. januar 2022

Indsigelse mod udkast til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholm traceet

Indledende refleksion

Såfremt en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er den rigtige løsning på fremtidens trafik over Limfjorden, kan det undre hvorfor den ikke er bygget tidligere efter forbindelsen har været drøftet i mere end 50 år. Der må være en årsag til at den aldrig er blevet besluttet.

Dette er et høringssvar i forbindelse med høringsperioden for anlægsloven til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Kritik af høringsproces

Jeg fremsætter hermed kritik af høringsprocessen. Det er utilstedeligt, at sende et så omfattende materiale i høring henover de største helligdage i Danmark. Det efterlader det indtryk, at udarbejdelse af offentlige høringssvar ikke er velkomne. Jeg anser derfor høringen af anlægsloven som værende på kant med Aarhus konventionen, hvor formålet er :

> *at leve i et miljø, der er tilfredsstillende for hans eller hendes sundhed og velbefindende, garanterer hver part retten til adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser og adgang til klage og domstolsprøvelse i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.*

Trafikudfordring og mulige løsninger

Den interne rente i anlægsprojektet har en af de laveste værdier i det samlede trafikforlig. Hvilket betyder, at der ikke er sammenhæng mellem trafikudfordringens størrelse og anlægsinvesteringen.

Som daglig bruger af Limfjordstunnellen siden 1980'erne kan jeg trafikmønstret på fingerspidserne. Som vejdirektoratet selv skriver i VVM'en, så er trafikken steget gennem årene.

Men Vejdirektoratets data beskriver også der reelt kun trængsel én time to gange i døgnet. Én time om morgenen og én time om eftermiddagen. Med 7,9 mia. kr. ønsker man at bygge et anlæg der skal håndtere to timers spidsbelastning. Der findes langt billigere metoder at håndtere spidsbelastning på. Bl.a. ved at fordele anvendelsen af den eksisterende kapacitet. I min egen hverdag betyder det, at jeg kører 10 min. Senere hjemmefra end jeg gjorde for nogle år siden. Jeg oplever yderst sjældent trængsel gennem tunnellen.

Alle andre steder i det offentlige optimerer man ikke kapacitet efter spidsbelastningsperioder, da det er drifts- og samfundsøkonomisk alt for dyrt. Man fordeler i steder anvendelsen af kapaciteten over døgnets 24 timer. Selv på sygehusene anvendes operationsstuer ud over den daglige arbejdstid mellem 8-16 for at optimere forrentningen af den investerede kapital. Det kan må også gøre ved Limfjordstunnellen. Hvis der er en smule vilje hertil.

Vælges det at fastholde, at der skal anvendes 7,9 mia. kr. på at håndtere to kortere spidsbelastningsperioder i døgnet findes der tilsyneladende løsninger, der med mindre omkostninger, med mindre konsekvenser for rekreative områder og støjbelastning samt med større effekt kan håndtere de nævnte spidsbelastningsperioder. Der har været flere forslag til bedre og billigere løsninger, men det er blevet afvist at lave miljøkonsekvensvurderinger på disse.

Ved ikke at gennemføre miljøkonsekvens vurderinger på alternativer, bliver det umuligt at træffe beslutning om linjeføringen på et oplyst grundlag.

Støj

I begyndelse af september 2021 blev der offentliggjort en undersøgelse fra Syddansk Universitet, der viser, at der er 27% større sandsynlighed for at udvikle demens, hvis man er plaget af trafikstøj på over 55 dB. Tidligere er der dokumenteret evidens for forhøjet risiko for brystkræft og slagtilfælde ved udsættelse for trafikstøj. Den danske grænse er 58 db for vejstøj. Da skalaen er logaritmisk svarer en stigning på 3 dB til næste en fordobling af støjen.

En undersøgelse fra EU miljøagentur viste endvidere i 2020, at Aalborg er landets mest støjplagede by, hvor 67% lever med støj over 55 dB.

Med en linjeføring i Egholm traceet vil yderligere 20.000 aalborgensere blive udsat for støj over 55dB.

Den eksisterende VVM mangler at belyse de sundhedsmæssige konsekvenser samt de forbundne omkostningerne til sundhedssektoren af denne ekstreme vedvarende støjpåvirkning. En støjpåvirkning, der overstiger de Europæiske vejledende retningslinjer. Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring. Det fremgår senest af en dom fra 2020.

Herudover udestår der at blive gennemført støjberegninger på alternative linjeføringer, således at en beslutning kan træffes på oplyst grundlag.

Asbest

Tænketanken "GEOHAV" har dygtigt påvist eksistensen af i størrelsesordenen 179.000 tons i gamle asbest deponier i og omkring traceet for en Egholmlinjeføring. VVM undersøgelser gennem årene har ikke adresseret asbestproblematikken. Særligt i Aalborg trækker asbest mørke spor i mange familier.

Mig bekendt eksisterer der ikke teknikker, der kan oprense asbest fra vandlige miljøer. I dette tilfælde Limfjorden. Asbest i havmiljøet må forventes at have seriøse konsekvenser for den marine fødekæde og hermed afgørende betydning for erhverv og borgernes sundhed langs Limfjorden.

Den eksisterende VVM, som ligger til grund for lovforslaget, behandler ikke de nævnte asbestforekomster samt disse forekomsters påvirkning af erhverv, fritidsaktiviteter og sundhed for befolkningen langs Limfjorden. Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring. Det fremgår senest af en dom fra 2020.

Herudover udestår der at blive gennemført analyser af asbestforurening for alternative linjeføringer, således at en beslutning kan træffes på oplyst grundlag.

Grundvand

Egholmlinjeføringen vil forløbe gennem et OSD drikkevandsområde, der forsyner ca. 1/3 af Aalborg med rent drikkevand. Sandsynligheden for overløb af drænvand med mikropartikler eller et større uheld med organiske opløsningsmidler er ikke specielt sandsynligt. Men sker uheldet vil det have uoverskuelige konsekvenser for drikkevandsforsyningen til store dele af Aalborg Kommune. Dels påvirkes forsyningssikkerheden. Dels vil der komme en række store omkostninger til oprydning, afværgeforanstaltninger og rensning, som forbrugerne i sidste ende kommer til at betale.

Den eksisterende VVM, som ligger til grund for lovforslaget, behandler hvilke muligheder, der skal tages i anvendelse, såfremt OSD-området ved Drastrup Skov ødelægges af forurening. Samt hvilke omkostninger dette måtte have for erhverv, landbrug og private boliger i Aalborg Kommune. Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring. Det fremgår senest af en dom fra 2020.

Herudover udestår der at blive gennemført analyser af OSD områders belastninger for alternative linjeføringer, således at en beslutning kan træffes på oplyst grundlag.

Rekreative forhold

En linjeføring over Egholm vil definitivt ødelægge bynære rekreative områder fra Drastrup Skov i syd, henover Hasseris Enge, Fjordparken, "Verdens ende" omkring Limfjorden samt betydelige områder vest for Nørresundby, herunder kolonihaver. Den foreliggende VVM's beskrivelse af berørte friluftforeninger er ikke komplet. Der mangler bl.a. de vandsportsforeninger, der findes i det vestlige Nørresundby og Aalborg, hvilket bl.a. er tre roklubber, tre kajakklubber, en surf-klub, to sejlklubber og søspejdere. Ej heller Vestre Fjordpark/friluftsbadet, som har været en kulturinstitution i Aalborg gennem generationer, er nævnt.

Den eksisterende VVM, som ligger til grund for lovforslaget er ufuldstændig omkring de rekreative interesser og klubber, der berøres af en linjeføring over Limfjorden. VVM'en må derfor opdateres. Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring. Det fremgår senest af en dom fra 2020.

Herudover udestår der at blive beskrevet fyldestgørende hvilke rekreative interesser og klubber, der berøres af alternative linjeføringer, således at en beslutning kan træffes på oplyst grundlag og til mindst mulig gene for befolkningens rekreative interessser langs Limfjorden.

Materielle forhold

Anlæggelse af en 3.Limfjordsforbindelse vil påvirke de materielle goder. Påvirkning af de materielle goder skal beskrives i.f.m. VVM og anlægslov. Det må være tydeligt ,at der vil ske en betydelig forskydning af de materielle værdier langs traceet. Særligt for de ejendomme, der kommer indenfor støjzonerne.

Ejendommene i de kommende støjzoner – som primært er private boliger – vil falde i værdi. Det viser al empiri omkring større bygge og anlægsprojekter. Der er indenfor de seneste år givet betragtelige erstatninger til f.eks. naboerne til Flyvestation Skrydstrup i.f.m. med den støjstigning, der forventes med indførelsen af F-35. VVM og anlægsloven giver ingen indikationer på hvilke erstatninger, der påtænkes til private boligejere langs traceet.

Overfor de private boligejere står en række ejendomsudviklere, som gennem årene – i troen på en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm – har spekuleret i ejendomsopkøb langs det foventede tracé. Det ses bl.a. langs Lufthavnsvej i Nørresundby samt på arealer omkring City Syd i Skalborg. Der ses blandt disse erhvervs- og ejendomsinvestorer en stor ihærdighed i at sikre at deres investeringer fremtidssikres. Der har i dagspressen været eksempler på, at politiske beslutningstagere er blevet truet med, at erhverv ville blive flyttet, såfremt Egholmforbindelsen ikke blev realiseret. Selv Aalborg Kommune må antages at have deltaget i ejendomsspekulationen omkring en linjeføring over Egholm. Aalborg Kommune har omkring Lufthavnsvej opkøbt betydelige arealer.

I den forbindelse er det værd at bemærke, at Aalborg Kommune har anlagt en jernbane fra centrum til lufthavnen. Alle analyser pegede på, at trafikken til og fra lufthavnen ikke kan forrente

den investering. Kommunen kan derfor tænkes at have foruddiskonteret med trafikken til og fra et betydeligt erhvervsområde omkring Lufthavnsvej.

Den eksisterende VVM, som ligger til grund for lovforslaget er ufuldstændig omkring beskrivelsen af ændringen af de materielle goder, der udløses af en 3. linjeføring over Limfjorden over Egfholm. Store ejedomsværdier vil skifte fra hårdtarbejdende enkeltpersoner, der gennem år har sparet op i deres bolig til ejendomsudvikleres spekulative forretninger. VVM'en må derfor opdateres. Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring. Det fremgår senest af en dom fra 2020.

Herudover udestår der at blive beskrevet fyldestgørende hvilke rekreative interesser og klubber, der berøres af alternative linjeføringer, således at en beslutning kan træffes på oplyst grundlag og til mindst mulig gene for befolkningens rekreative interesser langs Limfjorden.

Lovproces og inddragelse af offentlighedenJeg gør indsigelse i.f.t. at lovudkastet fritager anlægsmyndighed samt anlægsprojekt fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet. Offentlighedens ret til at påklage alvorlige effekter af anlægsprojektet udelukkes og anlægsmyndigheden kan heraf frit ændre og udvide anlægsprojektet uden restriktioner. Tiltag som vi kun finder tilsvarende i lande vi ikke ønsker at sammenligne os med.

Refleksion
Så længe det ikke ønskes at gennemføre miljøkonsekvensvurderinger for alternativer, får man nemt den tanke, at en Egholmforbindelse skal tjene andre formål end at afhjælpe trafik over Limfjorden. F.eks. er der investeret stort i Aalborg Lufthavn i den seneste år, lige som der er opkøbt arealer mellem Nørresundby og Aalborg Lufthavn, som i dag alt overvejende ligger ubrugte hen. Hertil kommer, at Aalborg Kommune har bygget en toglinje mellem centrum og lufthavnen. Analyserne i.f.m. beslutningen af denne toglinje, viste at anlægsprojektet aldrig ville kunne forrentes ved trafikken til lufthavnen alene.

En Egholmforbindelse vil bl.a. belejligt sikre

- En direkte trafikfødning til Aalborg lufthavn og hermed en understøttelse af driften i et marked, hvor indenrigsflyvning må forventes indstillet i den nærmeste fremtid jf. statsministerens nytårstale.
- En betydelig værdistigning på spekulative ejendomsopkøb mellem Nørresundby og Aalborg Lufthavn.
- Et tilpas antal rejsende med togbanen til nye eventuelle erhvervsområder omkring udfletningen til Egholmlinjeføringen mellem Nørresundby og Aalborg Lufthavn, der vil sikre rentabiliteten i denne togbane.

Ingen af disse rationaler har noget at gøre med trafikken i Limfjordstunnellen. De tre formål er alle legitime, men det er ikke et anlægsprojekt, som Staten skal finansiere via infrastrukturaftalen.

Man får let den tanke, at en 3. Limfjordsforbindelse tjener andre formål end en optimeret trafikafvikling i spidsbelastningsperioder i Limfjordstunnellen. Deraf måske også uviljen mod at gennemføre miljøkonsekvensundersøgelser for alternative linjeføringer.

Venlig hilsen

Hans J. Høyer

Høringssvar til Vejdirektoratet
Indsigelse vedr. forslag til anlæg af 3. Limfjordsforbindelse i Egholm-linjen.

Sendt til: Niels Fejer Christiansen
e-mail: nfc@vd.dk

Aalborg, den 2. januar 2022

INDSIGELSE

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening, der er en frivillig grundejerforening med ca. 1.650 medlemmer i bydelen Hasseris, har med interesse læst Vejdirektoratets delvist reviderede VVM-undersøgelse om den tredje Limfjordsforbindelse.

Hasseris Grundejerforening er p.t. den eneste deltager i processen, der hidtil har formået at ændre på Vejdirektoratets forslag, hvilket skete tilbage i 2011, hvor vi foreslog en mindre flytning af ruteforløbet for motorvejen vest om Hasseris. Ændringsforslaget gav mening og resulterede i en flytning af motorvejen ca. 200 m længere mod vest.

Det planlagte forløb af motorvejen vil bringe støjgener til 26.000 aalborgensere i et niveau, som der foreligger evidens for er sundhedsskadelig. Rapporterne nævner flere sygdomme og sågar dødsfald blandt disse borgere. Alene dette kræver mere end én overvejelse at beslutte for de kommende generationer. Aalborg Kommune har selv spændt buen til det yderste med salg af byggegrunde i Hasseris og Sofiendal Enge til opførelse af nye boliger til trods for dels meget lavtliggende grunde (engjorder) og lige op ad en evt. motorvejs anlæggelse .

Forslaget om en ny vestlig linjeføring over Egholm er efter vores opfattelse og kendskab til trafikken i og omkring Aalborg ikke den rette løsning. Baggrunden og løsningen af en stigende trafik samt et voksende befolkningstal og en by der gennem de seneste 40-50 år har forandret sig markant har gjort, at der er behov for en revurdering og nytænkning af valget af trafikløsning. Grundlaget bør revurderes efter byens nuværende og fortsatte vækst mod østpå begge sider af fjorden. En løsning der p.t. er anslået til godt 7 mia. kr. af vore skattekroner kræver en løsning med en forrentning, der viser en gavn for trafikken i såvel Aalborg som for regionen. Bygges en vestforbindelse over Egholm skønner vi, at der kort efter indvielsen af denne strækning kommer krav om en øget kapacitet for trafikken via Limfjordstunnellen (læs: Nyt 3. tunnelrør).

Af det følgende fremgår Grundejerforeningens indsigelsespunkter.

1. Hasseris Grundejerforening ønsker indledningsvist at slå fast, at Grundejerforeningen er enig i behovet for at få etableret en ny og bedre nord-syd forbindelse ved Aalborg mellem Vendsyssel og Himmerland. Formålet hermed skal være, at den stigende regionale og lokale trafikmængde i Nordjylland og Aalborgområdet kan afvikles bedre. Ligeledes er formålet at sikre, at særligt Vendsyssel ikke afkobles fra erhvervs- og samfundsudviklingen i det øvrige Danmark.

2. Grundejerforeningen skal ikke undlade at bemærke, at øget trafik ikke er et mål i sig selv i en tid, hvor klimaet og miljøet er stærkt under pres; tværtimod. Både anlæg og brug af nye motorveje har historisk haft den konsekvens, at trafikken og klimabelastningen blot er steget endnu mere. Denne udvikling omtales nogle gange positivt som "trafikspring", men en forstærket, ressourcekrævende udvikling er i sin grundlæggende form ikke i samklang med en grøn klimadagsorden. På den anden side erkender Hasseris Grundejerforening, at biltrafik og individuel transport i en tyndtbefolket region som Nordjylland er helt uundværlig for at få hverdagen og samfundslivet til at hænge sammen, da selv en stærkt forbedret kollektiv trafik aldrig vil kunne levere samme trafikmæssige løsning. I dette lys sætter vi vores lid til, at individuel biltrafik i fremtiden vil blive stadig mere klimavenlig med øget eldrift, brintbiler og nye grønne PtX-brændstoffer mv.

3. Hasseris Grundejerforening noterer med beklagelse, at den opdaterede VVM-undersøgelse alene omhandler Egholm-linjen, og dermed helt undlader en revurdering af en ny østforbindelse (forstærkning af den eksisterende tunnelforbindelse ved E45). Vi er vidende om, at der blandt nogle partier i folketinget i 2014 blev indgået en såkaldt stemmeaftale, hvor der peges på vestforbindelsen frem en østlig forbindelse, og at denne beslutning har været retningsgivende for Vejdirektoratets undersøgelse. Beklagelsen skyldes flere forhold. *For det første* er over halvdelen (53%) af den nordjyske befolkning notorisk imod en vestforbindelse, som det er fremgået af en opinionsundersøgelse fra Jysk Analyse fra november 2019. Hasseris Grundejerforening foretog *for det andet* også i 2019 en selvstændig medlemsundersøgelse, hvor over 550 medlemmer udtrykte deres holdning. Her var 55% for en østforbindelse og kun 34% for Egholm-linjen (se www.hasseris.dk). *Et tredje problematisk forhold* - som allerede fra mange sider blev påpeget ved VVM-processen i 2011 - er, at den notorisk mest trafikskabende del af udviklingen i Aalborg rykker mod øst, hvorved en forstærkning og udbygning af en østforbindelse trafikmæssigt synes meget oplagt at få undersøgt nærmere. Denne udvikling er siden 2011 blot blevet forstærket med øgede industri- og havneaktiviteter, nyt supersygehus, universitet, nye boliger, ny højklasset RTB-bus forbindelse etc. i den østlige del af Aalborgs bymæssige område.

4. Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening har med udgangspunkt i VVM-materialet og den aktuelle situation i Aalborg/Nordjylland anno 2021 diskuteret forskellige linjeføringer for en ny nord-syd forbindelse. I bestyrelsen er der et klart flertal, som støtter en tredje Limfjordsforbindelse i form af en forstærket og udbygget tunnelløsning i øst og et mindretal, der går ind for en Egholmlinje.

5. Der er enighed i bestyrelsen om, at det i VVM-redegørelsen fremlagte forslag til en Hasseris-Egholm-Nørresundby motorvej ikke er acceptabelt. Dette uagtet, at Vejdirektoratet i rapporten tilskriver en skitseret ændring af den oprindelige linjeføring en indsigelseskommentar fra netop Hasseris Grundejerforening i forbindelse med høringen i 2011: nemlig vejen rykkes længere mod vest.

6. SÅFREMT partierne i folketinget alligevel trods de nævnte forbehold skulle beslutte sig for Egholmlinjen uden at først at VVM-vurdere også en østforbindelse, da har Hasseris Grundejerforening følgende konkrete indsigelser til projektet:

a. Der skal gøres meget mere for at støjdæmpe trafikken fra motorvejen op mod Hasseris og Sofiendal, end der lægges op til. Vi finder slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris og Skalborg området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge samt i Dall. Vestenvinden er meget fremherskende ved Aalborg, og den vil føre støjen langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i undersøgelsens kortbilag. Det er også misvisende, grænsende til det manipulerende, at der kun vises støj i en 1 km-zone fra motorvejen - her holder støjen jo ikke pludseligt op. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi tilmed anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender f.eks. WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

b. Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: *"Støjgener fra byveje og motorveje",* rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den sammen vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB altså trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. Alene bebyggelsen i Sofiendal Enge, som i øvrigt dårligt nok fremgår på flere af undersøgelsens kortskitser, er der planlagt ca. 1.200 nye boliger, hvor af hovedparten allerede er opført og ibrugtaget.

c. For at imødegå støjgenerne foreslår vi – som i 2011 – at motorvejen delvis nedgraves i en sænkning. Denne metode skal vælges frem for, som angivet i undersøgelsen, at den placeres oppe på en dæmning, hvorfra støjen helt uhindret vil spredes. Dette bør ske på hele strækningen fra Ny Nibevej frem og frem til fjordkrydsningen. Ud over sænkningen skal der foretages andre tilstrækkelige foranstaltninger til sikring mod støj.

d. Hasseris Grundejerforening foreslår, som sikring af vejstøj ind mod byen fra broen over Nørredyb nord for Egholm, at den nye tunnel ved Egholm holdes under jorden fra indgangen på sydsiden af fjorden (ved Nørholmsvej) hele vejen under Egholm frem til ny opdukken på Nørresundbysiden.

e. Herved bevares også de unikke naturforhold og diverse dyr og rødlistearter på Egholm, ligesom den rekreative værdi af øen for lokalbefolkningen bevares. Hasseris Grundejerforening finder i denne sammenhæng ikke, at der i det fremlagte projekt tages nok hensyn til beskyttelse af naturen, herunder særligt flora, fugle og fauna.

Egholm bevares med vores løsning som et lille øsamfund med færgeforbindelse til Aalborg, som det kendes i dag. Den skitserede lokalbro over Nørredyb kan spares væk.

f. Linjeføringen ud for Hasseris er stadig for tæt på byen, og Hasseris Grundejerforening skal derfor endnu engang foreslå, at vejen rykkes (endnu) længere mod vest på strækningen fra fjorden ud mod Ny Nibevej.

g. Hasseris Grundejerforening mener desuden, det er en alvorlig mangel ved det fremlagte trafikprojekt, at der ikke via Egholmlinjen er forbindelse til den mest trafikerede motorvej i Vendsyssel, nemlig E45. Vejens nye bidrag til trafikafviklingen i regionen – ud over fjordkrydsningen - er alene at koble sig på den østlige del af Vendsyssel (E39) ud mod det i øvrigt tyndt befolkede Han Herred. Herved opfylder samfundet kun dårligt selve formålet med at etablere en ny nord-syd forbindelse, jf. ovenfor.

h. Ud over at Egholmlinjen – blandt andet af denne grund – ikke vil aflaste den eksisterende tunnelforbindelse med mere end beskedne 24% færre køretøjer, er der ikke i materialet redegjort for, hvordan man i praksis vil løse problemerne, når der også i fremtiden (og med en massiv trafik) vil ske uheld i tunnelen. Efter vores opfattelse, vil der stadig kunne ske en massiv trafikophobning på E45, når masse biler vil blive fanget på E45 over kilometerlange strækninger i en sådan uheldssituation. Her vil bilerne – som i dag – søge ind gennem byen mod broforbindelsen og selvfølgelig også gennem byen ud mod en ny Egholmforbindelse. Men det er en kæmpe omvej, og tidstabet for biler og godstrafik bliver stort. Blandt andet vil Høvejen i Nørresundby slet ikke kunne afvikle trafikken mellem E39 og E45 i en sådan situation.

7. Hasseris Grundejerforening har bemærket sig, at Aalborg Kommune har sat 600 mio. kroner til side som en hjælp til realisering af en ny fjordforbindelse. Hasseris Grundejerforening er overbevist om, at disse penge også vil kunne aktiveres, også i det tilfælde, man alligevel skulle beslutte sig for en opgradering af østforbindelsen i stedet for Egholm-linjen.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening

Aalborg d. 1. januar 2022

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Kære folkevalgte beslutningstager

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der SKAL forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt, hvilket jeg vil redegøre for under hvert af nedenstående emner.

Opsummeret mener jeg, at Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Bl.a. blev Egholmlilnjen medtaget i transportforligt inden de 7.000 høringssvar var behandlet og der forelå et høringsnotat. Vejdirektoratet har endnu ikke draget deres konklusion og anbefalet eller frarådet projektet!

Det er uansvarligt at træffe en beslutning uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt. Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst. En mindre omfattende og mere realistisk løsning med fx et ekstra tunnelrør i øst sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd bør undersøges inden en beslutning træffes.

Jeg siger derfor nej tak til en vestlig linjeføring over Egholm og ja tak til en ny og seriøs undersøgelse til gavn for både miljø og borgere i både øst og vest.

1. Økonomi

Dårlig forrentning

Egholmmotorvejen er lig med kunsten at betale mest for mindst, da det er en løsning som gavner færrest muligt og stadig ikke løser de trafikale problemer ved Limfjordstunnellen.

Den foreslåede motorvej over Egholm og klods op ad hele vestlige Aalborg, vil have en intern forrentning på i bedste tilfælde 3,3-3,5 % i de første 35 år. Finansministeriet anbefaler normalt at investere i projekter med en intern rente over 4 %.

Grundet den dårlige interne rente forventes nettogevinsten kun at blive 4-8 øre pr. investeret krone. Det er et tal som indikerer, at projektet bidrager meget lidt til Aalborgs og Vendsyssels udvikling.

Erhvervsliv og borgere i hele Nordjylland vil føle sig grusomt snydt! Og mon ikke resten af landet, hvis skattekroner skal være med til at finansiere hele miseren, også vil føle sig snydt? Og hele diskussionen sendes tilbage ved start, hvor nye løsninger skal findes for det samme, uløste problem. Gavner det demokrati og tiltro til politikers evner at træffe de bedste beslutninger for samfundet? Nej, det udstiller blot det kammerateri, der foregår, hvor borgmestre skal have indfriet lokale projekter af deres folketingspolitikere, som omvendt føler sig mere nødsaget til at tilfredsstille deres borgmestre end at udtænke en stor, ambitiøs og sammenhængende plan for, hvor vi vil hen og hvordan vi skal komme derhen, hvis vi skal efterleve det fine, ambitiøse CO2-mål.

Projektet forventes at blive væsentligt dyrere end tidligere skønnet og prisen er lige nu ca. 370.000 kr. pr. meter vejbane, dvs. omtrent 7,5 milliarder kr. for 20 km vej. Det er en vejpris som ligger i den højeste enden af skalaen, hvilket også VVM-redegørelsen medgiver. Hvor meget dyrere anlægget ender med at blive vides ikke

endnu, men bortskaffelse af det gamle asbestdepot er end ikke nævnt i VVM-redegørelsen, hvilket jo i sig selv kan undre, men med garanti trækker det prisen yderligere op.

Anlægspris kan sprænge budgettet

Når udvidelsen af E45 ved Skanderborg kostede 0,5 mia., er 7,3 mia. for udvidet kapacitet på en lige så lang strækning ved Aalborg urimeligt meget.

Når udvidelsen af E20 hen over Fyn kostede 2,4 mia. for 24 km., er 7,3 mia. for 20 km. ved Aalborg urimeligt meget.

En evt. forbindelse mellem de to motorveje nord for fjorden på tværs af den nuværende vil fordyre projektet yderligere.

Udvidelse med ekstra kørespor samt støjdæmpning af E45 må anses for nødvendig uanset valg af linjeføring. Dette koster ca. 1 mia. og er ikke medregnet i budgettet.

Der skal også sættes 0,1-0,3 mia. af til hovedrenovering af Limfjordstunnelens fundament.

Når man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med ca. 4 mia. kr.

Man har endvidere "glemt" at medregne bortskaffelse af gammelt asbestdepot samt ukendt spredning heraf.

Starter man i vest, bliver den samlede pris ca. 11 mia. kr.! Starter man i øst, bliver det samlet set væsentligt billigere, og de trafikale problemer løses hurtigere.

Aalborg kommunes bidrag med 600 mill. kr.

I forslaget til anlægsloven fremgår tilskuddet fra Aalborg kommune ikke. Vejdirektoratet kender intet til de 600 millioner kroner. Det er da en underlig proces. Samtidigt har byrådet i Aalborg besluttet at reservere 600 millioner kroner af kassebeholdningen som tilskud til forbindelsen, når en anlægslov bliver vedtaget.

Aalborg Kommune erkender nu, at der ikke i dag er noget lovgrundlag for, at Aalborg Kommune bidrager med 600 millioner kroner til en motorvej hen over Egholm.

Er beslutningstagerne opmærksomme på denne urimelighed i, at aalborgenserne skal undvære så mange penge over de næste 30 år, som ellers er tiltrængt i skoler, plejehjem, institutioner, cykelstier osv.? Der er helt urimeligt!

2. Vildledning i VVM

Beslutningstagerne bliver vildledt af VVM-redegørelsen på blandt andet følgende punkter:

- Trafikken fremskrives med en vækst på 1 % årligt til trods for, at stigningen de sidste mange år har været på 2,4 %. Hvis man fremskriver trafikken med samme stigning som set hidtil, vil nuværende tunnel end ikke kunne aflastes til nuværende niveau inden den nye motorvej ville kunne tages i brug, men derimod vil trafiksituation være værre end i dag!
- Kortmaterialet vist i VVM-2021 er forældet og beskåret vildledende. Mod vest fremgår ikke 3.500 nye boliger, der kommer til at ligge klods op ad motorvejen. Mod øst er kortet beskåret, så det ser ud til, at den nuværende E45 ligger i udkanten af byen. Uden for kortet ligger indistrihavn, store indistrivirksomheder som fx Siemens, universitet og det nye Universitetshospital. Flere store industrier er under op- og udbygning. Det er et problem, at kortmaterialet ikke er retvisende.
- Støjkortet er misvisende. Der er ikke taget højde for den evindelige, kraftige vestenvind, hvilken vil føre støjen ind over Aalborg og reelt udsætte flere borgere, end VVM-redegørelsen beregner, for sundhedsfarlig støj.
- Støjberegningerne er misvisende, hvilket flere eksperter har redegjort for.

- Trafikprognosen er vildledende.

3. Trafikproblemerne løses ikke

Trafikprognosen i VVM er vildledende!

En evt. Egholm-motorvej vil i væsentlig grad ikke aflaste Limfjordstunnelen i forhold til dagens trafiksituation. VVM-redegørelsen fremskriver trafikken med en vækst på 1 % årligt til trods for, at stigningen de sidste mange år har været på 2,4 %. Hvis man fremskriver trafikken med samme stigning som set hidtil, vil nuværende tunnel end ikke kunne aflastes til nuværende niveau inden den nye motorvej ville kunne tages i brug, men derimod vil trafiksituation være værre end i dag!

Med en fremskrivning på 1 % kan man vise nogle tilnærmelsesvist fine kurver, hvor man i ganske få år får en aflastning af E45 og tunnellen inden niveauet igen vil være som i dag. Tilbage står man altså med nøjagtigt samme problem, som vi har lige her og nu – blot mindst 7 mia kr. fattigere.

VVM-redegørelsen vildleder dermed beslutningstagerne om effekten af Egholmlinjen!

Industri og boligområder har ændret sig væsentligt siden idéen om Egholmlinjen opstod

På Linked In jubler Aalborgs borgmester, Thomas Kastrup-Larsen, at Port of Aalborg, Østhavnen, investerer 2 mia. kr. til grøn omstilling, og at det vil skabe 5000 nye arbejdspladser i ØST.

5000 forventede nye arbejdspladser ØST for den eksisterende forbindelse, hvor det i forvejen er dér, hvor byens store og tunge industrivirksomheder, regionshus, nyt hospital, universitet mv. ligger. Dette er blot ét eksempel på nye store arbejdspladser i Aalborg Øst. Trafikken hertil vil IKKE løses med Egholmlinjen. Der er behov for en anden løsning!

Trafikuheld vil fortsat være et problem

VVM 2021 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen.

Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af uhensigtsmæssig tilkørsel), fx vil der fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen:

- så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen
- når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen
- når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

Ved uheld i Limfjordstunnelen vil en omkørsel via Egholm medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

Utilstrækkelig aflastning

Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke.

I VVM 2003 stod jvf. Anker Lohmann-Hansen, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute.

En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 24 %, jfr. VVM 2021.

Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,4 % årligt. Efter ca. 10 år med projektering og bygning af vestlig motorvej er stigningen over 24 %.

4. Støj

Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og udføres i starten af anlægsprocessen.

Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.

En ny motorvej udsender 53-60 dB ny støj. Alternativet, 25 % ekstra trafik på E45, skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med moderne støjværn.

En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.

Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.

Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen taalelige-motorveje.tjeklige.dk

VVM 2021 påstår, at der vil være mindre støj efter anlæg af en ny motorvej vest om byen. Men det er ”kreativ bogføring”.

5. Problematisk undergrund, asbest og sårbare drikkevandsreservoirs

Engområder og undergrund

Området vest for Aalborg er engområder og ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.

Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.

Asbest

Tunnelen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves i eller tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik. Endvidere er der også asbestdepoter ved Dall.

Det er en klar fejl, at afdækning af asbestproblematikken ikke er omfattet af VVM-undersøgelsen.

Tænketanken Geohav har lavet en meget grundig udredning af asbestproblematikken, men Transportminister Benny Engelbrecht benægter kategorisk, at der vil blive problemer med asbest. Han påstår ligefrem, at MF Susanne Zimmer opfinder sin egen virkelighed, og han håner hende ved at udtale, at man heller ikke vil finde enhjørninge ved udgravning til tunnellen. Dette er meget usagligt og en hån mod borgerne i Aalborg og Nordjylland som den dag i dag stadig har en højere incidens af lungehindekræft, bughindekræft og testikelhindekræft, der er en entydig og direkte konsekvens af udsættelse for asbest.

6. Miljø, klima og drikkevand

Løsningen af de trafikale problemer med at krydse Limfjorden skal tage udgangspunkt i nuværende + fremtidig planlagt byudvikling i og omkring Aalborg. Og skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks Klimalov herunder en “grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter.”

Natur

Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej

Egholm er i sig selv enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.

Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.

På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.

Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste betydning, hvis en motorvej dominerer området.

De åbne, stille landskaber mod vest giver Aalborg et særligt dna uden klaustrofobi ligesom København, og de gør Hasseris til et liebhaverkvarter.

Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.

En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.

Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.

Drikkevand

En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk, da de forsyner 30 % af Aalborg med drikkevand. Hvordan vil man sikre drikkevandsforsyningen til Aalborg, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet?

CO2-belastning

Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.

De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.

En Egholm-forbindelse forbruger mange mia. kr., der kunne prioriteres til transportformer, som belaster mindre med CO2.

Generelt må gælde, at udbygning af vejnettet får flere til at anskaffe og benytte privatbil, hvilket giver mere CO2.

Der er i VVM-2021 ikke redegjort for CO2-regnskabet.

Truede arter

Der er videnskabelig evidens for, at Egholmlinjen får både direkte og indirekte indvirkninger på miljøet generelt samt i forhold til Bilag IV-arter og fugle. Det er i strid med lovgivningen at sidde dette overhøring.

7. Demokrati, lovgivning og normal proces er sat ud af spil

Hvor er det demokratiske organ på sagen om Egholm-motorvejens rejse mod vedtagelse, hvor man seriøst forholder sig til og debatteret på et fagligt funderet grundlag, om det overhovedet er en god ide?

VVM-redegørelse redegør overhovedet ikke for alternative løsninger, selvom det er et krav. Muligvis blev arbejdet med flere alternativer påbegyndt for mange år siden, men vist aldrig afsluttet. Og det betyder jo slet ikke, at man ikke skal kigge på dem igen. Verden ændrer sig, og et alternativ som dengang ikke fremstod så godt, kan i dag være det helt rigtige. Der findes mange forslag til løsninger, som er billigere, mere effektive og bedre forrentede. Det er en gåde, hvorfor kun få af de folkevalgte politikere føler ansvar for at kræve en ordentlige undersøgelse med flere alternativer, inden de på vores alles vegne skal træffe store beslutninger??!

Demokrati og VVM

Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning. Der er bl.a. følgende problematikker:

- VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd.
- VVM fra 2011 overdriver prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.
- Hvis man kun retter fokus på den vestlige motorvej, overser man lavt hængende frugter ved udbygning af nuværende motorvej.
- En østlig forbindelse kan f.eks. i modsætning til en vestlig opdeles i etaper på en meningsfuld måde.
- Beslutningsprocessen har på mange områder været ulovlig. Der er bl.a. manglende lovhjemmel for VVM 2011 og brud på EU lovgivning.
- Vejloven kræver, at VVM skal indeholde "rimelige alternativer". Dette alternativ findes ikke, når kun den ene del af VVM 2011 opdateres.
- Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

VVM-redegørelsens formål er ikke opfyldt

Retsinfo:

Formålet med VVM er at sikre, at der **gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet, som grundlag for beslutningen** om at give eller afslå tilladelse til anlægstyper, der kan påvirke miljøet væsentligt. **Inddragelse af offentligheden er en vigtig del af beslutningsprocessen**. På den måde **sikres, at myndigheden har et godt grundlag for at træffe miljømæssigt bedre beslutninger**.

Miljøvurderingsloven 2020:

En **VVM-redegørelse**, undertiden også benævnt VVM-undersøgelse, er en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Forkortelsen VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet.

Der skal som udgangspunkt altid **gennemføres miljøvurderinger forud for beslutninger**, der kan påvirke miljøet væsentligt. En miljøvurdering **giver ikke i sig selv svaret på om planen, programmet eller projektet skal gennemføres**. Men den sikrer, at der gennemføres en grundig analyse af de forskellige miljøpåvirkninger, og den giver et overblik over konsekvenserne af **forskellige alternative mulige løsninger**. Miljøvurderinger bidrager til, at der træffes oplyste og miljømæssigt bedre beslutninger. Et **væsentligt led i processen er offentlige høringer, inden den endelige beslutning træffes**.

Som helt almindelig borger forstår jeg på baggrund af ovenstående uddrag fra Retsinfo og Miljøvurderingsloven, at en VVM-redegørelse (det med fed markerede tekst refereret til nedenstående punkter):

1) omfatter en vurdering af virkningerne på miljøet
2) inddrager offentligheden som en vigtig del af beslutningsprocessen
3) giver et overblik over konsekvenserne af forskellige alternative løsninger

Jeg mener ikke, at den foreliggende VVM-redegørelse opfylder formålet og kravene på følgende punkter med reference til ovenstående punkter:

1) Asbestproblematikken er der overhovedet ikke redegjort for i VVM-redegørelsen 2021, herunder bl.a. hvilken risiko det indebærer at grave i det, og hvor store ekstra omkostninger, der er forbundet med bortskaffelsen af affaldet.
2) Ifølge både transportministeren og Aalborgs borgmester er Egholm-motorvejen allerede besluttet! Jeg opfatter det som modstridende med lovgivningen og hele processen omkring VVM-redegørelsen, at regeringen kan medtage Egholm-motorvejen i sit transportudspil, når VVM-processen endnu ikke er afsluttet. I VVM-redegørelsen står på side 3: ”Indstilling og politisk beslutning: Når den offentlige høring er afsluttet, behandler Vejdirektoratet høringssvarene. Herefter udarbejdes et høringsnotat og en indstilling til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Indstillingen udarbejdes på baggrund af den gennemførte VVM-undersøgelse samt høringssvarene. Herefter er det op til en videre politisk drøftelse og stillingtagen til, hvorvidt projektet skal gennemføres via en anlægslov.” Eftersom høringsfasen endnu ikke var afsluttet ved præsentationen af transportudspillet, har Vejdirektoratet endnu ikke udarbejdet et høringsnotat og en indstilling til transportministeren. Dvs. offentligheden er hermed sat helt ud af spil og en meget indgribende beslutning er på vej til at blive taget hen over hovedet på os og helt udenom normal demokratisk og juridisk proces. Da høringsnotatet endelig så dagens lys, var al kritik tonet ned. Det bør ikke kunne finde sted i 2021! Tilmed foregår nærværende høring hen over julen og præcis inden det nye byråd kan afholde møde om et høringssvar. Med den fart transportministeren ønsker at få vedtaget anlægsloven, er det nærliggende at formode, at der heller ikke i denne proces når et høringsnotat frem til beslutningstagerne, inden de skal træffe beslutningen.
3) VVM-redegørelsen behandler kun ét alternativ. Hvis VVM-redegørelsen havde indeholdt to alternativer, ville det have været muligt at sammenholde argumenter for og imod de to muligheder, og deraf kunne politikerne på et veloplyst grundlag træffe den bedste beslutning. Dette er ikke en mulighed nu. VVM-redegørelsen kaldes en opdatering på den fra 2011, hvor flere alternativer blev undersøgt, hvoraf man kun ønskede at arbejde videre med Egholm-forbindelsen. Men udviklingen har overhalet denne beslutning. Se fx på Hamborg, hvor tunneller med vendbare kørselsretninger har løst de trafikale problemer i Elb-tunnellen.

   Aalborgs Borgmester, Thomas Kastrup-Larsen, har tidligere kæmpet hårdt imod en vestlig linjeføring over Egholm. Hans argument for at have skiftet holdning er, at hvis man ikke peger på en Egholmforbindelse, så får vi slet ingen forbindelse. Ordret siger han til Nordjyske medier: ”Hvis man tror, man kan starte den diskussion om, hvor linjeføringen skal gå henne, igen, så gør det bare, vi får ingenting.” Transportminister Benny Engelbrecht udtaler i DR, at han ikke vil åbne for en undersøgelse af alternativer, da han selv er blevet eksproprieret, og at eventuelt berørte borgere i en østlig løsning i 2014 fik endelig besked på, at de ikke ville blive berørt, da man valgte Egholm-løsningen, og den beslutning vil han under ingen omstændigheder omgøre. Han har vist ikke læst langt nok tilbage i historikken, da Egholm-løsning i 2002 blev afvist, hvilket personligt var en betryggende forudsætning for at købe hus, der ellers ville være blevet berørt af netop denne løsning. Dermed må transportministeren jo også efterleve samme princip for denne forbindelse!

Vi er mange, der er uenige med Aalborgs borgmester i, at en Egholm-motorvej er bedre end ingen motorvej. Infrastrukturproblemer kan løses på mange andre måder end en motorvej – eller man kan tænke sig om en ekstra gang, rydde pladen og se på, om ikke et ekstra vendbart tunnelrør vil være mere økonomisk rationelt og rent faktisk løse de trafikale problemer, der er i forbindelse med fjordkrydsningen i myldretiden. Mon ikke folketingspolitikere ville se velvilligt på en billigere og mere rentabel løsning?

Denne VVM-redegørelse giver efter min bedste overbevisning ikke politikerne et godt grundlag for at træffe beslutning om så dyrt et anlægsarbejde.

Resuméet i VVM-2021 giver ikke et retvisende billede til beslutningstagerne

Jeg oplever resuméet som en ejendomsmæglers beskrivelse af et kommende byggeri til brug for salg. Jeg mener ikke den beskriver de realistiske konsekvenser af Egholmlinjen, og eftersom de fleste (og hermed med stor sandsynlighed også folketingspolitikerne) kun læser resuméet og ikke alle delrapporterne med alle detaljerne, er det et stort problem, at resuméet ikke gengiver de reelle konsekvenser ved anlægget. Fx:

1) Støjkortet er misvisende. Der er ikke taget højde for den evindelige, kraftige vestenvind, hvilken vil føre støjen ind over Aalborg og reelt udsætte flere borgere, end VVM-redegørelsen beregner, for sundhedsfarlig støj.

2) Når resuméet beskriver, at støjen på E45 sænkes hørbart (1-3 dB), tages der udgangspunkt i dels
- den situation, at Egholmlinjen står færdig om 10 år. Til den tid har trafikudviklingen dels indhentet den kompenserende virkning fra Egholmlinjen, således at trafikken inden for max 4 år igen er på samme niveau som i dag.
- vil den relativt lave aflastning ikke fjerne tilsvarende meget støj, da støjudviklingen primært sker fra få biler til flere biler, og mindre fra flere biler til mange biler. Når der stadig er mange biler på E45 vil de berørte borgere af støjgener fra E45 ikke oplever en væsentlig forskel trods den lille, midlertidige aflastning af trafikken. Det er misvisende at tale for Egholmløsningen af denne grund!

3) Økonomiafsnittet omtaler overhovedet ikke asbestdepotet. Det må angiveligt blive endnu dyrere end det i forvejen alt for dyre udkast. Det er misvisende for de beslutningstagende politikere, at dette holdes skjult i resumeet.

Kommunens og regionens rolle

Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

Det er et stort demokratisk problem, at Aalborg Kommune afsætter 600 mio. som gave til staten, såfremt der bygges en ny Limfjordsforbindelse.

Det er uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet (Aalborgalliancen).

Det er uhørt, at kommunen ansætter personer til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (hvem tør da sige nej?)

Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen. Der er meningsmålinger, der viser et flertal imod Egholmlinjen.

At de nordjyske borgmestre står sammen om ønsket om Egholmmotorvejen udtrykker ikke en generel enighed blandt nordjyder, men snarere en frygt for ikke at få motorvej og en løsning på de trafikale problemer gennem Limfjordstunellen, hvilket udtrykkes meget præcist i et citat fra Henrik Kastrup-Larsen, borgmester i Aalborg: ”…for ellers får vi jo ikke noget”.

Ingen saglig debat

De nordjyske borgmestre og de øvrige tilhængere af Egholm-motorvejen har ét argument for løsningen: ”Det er besluttet”. Det budskab bliver gentaget i en uendelighed og mange borgere har derfor den opfattelse, at linjeføringen er besluttet. Dette til trods for, at der endnu ikke er vedtaget en anlægslov. Til alle de mange argumenter og forslag om alternativer, som modstanderne har, forholder de sig med TOTAL TAVSHED. Der er INGEN fornuftig dialog med saglige argumenter.

Der synes at varetages private interesser, som sætter sig igennem på det politiske niveau og som ikke er lig helhedens interesser. Hvorfor ellers presse en beslutning igennem på trods af folkelig modstand?

Var der tale om en bestyrelse i et privat firma, havde man for længst valgt at diskutere sagen seriøst og valgt en af de klogere, billigere og mere effektive løsninger, der var kommet frem. Men her er det jo staten, der betaler.

8. Jura

Hvis beslutningstagerne bemyndiger transportministeren til at anlægge motorveje, lukker de samtidig ned for borgeres og miljøbevægelsers mulighed for at klage over motorvejen.

I lovforslaget slår transportministeren fast, at: “Med lovforslaget afskæres klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 6, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen”.

Ifølge lovforslaget er “En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn”. Men hensynet til “fremdrift” er ikke et legitimt argument for at afskaffe klageadgangen.

Det er vigtigt at have adgang til at klage over store infrastrukturprojekter. Borgeres og miljøorganisationers ret til at klage handler jo om retssikkerhed. Hvis én mand – transportministeren – får enevælde over den slags store anlægsprojekter, er der for stor fare for, at det ikke længere er saglighed, men politiske hensyn, der afgør, om et projekt skal føres ud i livet.

Vi har ikke brug for fremdrift. Vi har brug for ordentlighed, åbenhed, demokrati og fornuft.

Derudover ser det ud til, at ministeren også er klar til at sætte dele af affaldsloven ud af kraft. Det kan få store konsekvenser, når slam fra fjordbunden og det asbestaffald, der er deponeret i linjeføringen, skal flyttes, når motorvejen skal anlægges. Der er hældt en masse farligt asbestaffald og -støv i fjorden.

Hvis ministeren både sætter dele af affaldslovgivningen og klageadgangene ud af kraft, bliver det alene op til de motorvejsivrige politikere og myndigheder at bestemme, hvordan håndteringen af det farlige asbestaffald skal foregå,

Vejdirektoratet synes lodret uenig i, at nye oplysninger om en mulig asbestforurening fra eternitfabrikken på linjeføringen bør lede til supplerende undersøgelser. Ifølge professor Peter Pagh strider det mod EU-reglerne.

Hvis der bliver lukket ned for borgeres og miljøbevægelsers klageadgang, risikerer vi, at der ikke bliver stillet spørgsmål og ikke bliver hevet i nødbremsen, hvis affaldet bliver håndteret uansvarligt. Og konsekvenserne risikerer ikke at blive ordentligt belyst. Det er ikke en retsstat værdigt

Aalborg Kommune har endda tilbageholdt vigtige oplysninger over for Vejdirektoratet om omfanget af asbestdeponier og asbestforurening i det område, hvor motorvejen skal anlægges.

Hvis ikke motorvejens konsekvenser for miljø og sundhed er fuldt belyst, kan Folketinget ikke tage stilling til motorvejen på et tilstrækkeligt oplyst grundlag. Det betyder, at Folketinget ikke lovligt kan beslutte, om motorvejen skal anlægges eller ej. Lovforslaget må trækkes tilbage og først fremsættes igen, når

miljøkonsekvensrapporten indeholder de nødvendige oplysninger om asbestforureningens omfang, og hvordan forureningen skal håndteres.

9. Verdensmålene

Vejdirektoratet lever ikke op til sin egen vision om at leve op til verdensmålene!

Vejdirektoratet ønsker at være en aktiv spiller i den grønne omstilling og har derfor ekstra fokus på de områder i planlægnings-, anlægs- og drift- og vedligeholdelsesfasen, hvor CO2-udledningen og klimabelastningen kan reduceres. Vejdirektoratet arbejder ud fra 11 af de 17 verdensmål, hvor de vurderer, at de har eller kan have en rolle. Deres indsatser kredser særligt om 6 temaer, hvor de kan gøre en forskel.

Det handler om at reducere CO2-udslip og klimabelastning, øge tilgængeligheden til alternative brændstoffer langs statsvejene, reducere trafikstøj og forbrug af råstoffer og forbedre biodiversitet og trafiksikkerhed. Vi arbejder desuden for at skabe bedre arbejdssikkerhed, sikre ordentlige løn- og arbejdsforhold i alle vores leverancer og indarbejde bæredygtige løsninger i vores opgaver.

Jeg finder ikke, at projektet og VVM-redegørelsen for Egholm forbindelse efterlever de initiativer og projekter, som Vejdirektoratet har sat i gang og planlægger at sætte i gang med fokus på bæredygtighed og med udgangspunkt i verdensmålene.

Jeg finder ikke, at biodiversiteten bliver fremmet med anlæggelse af en 20 km motorvej henover naturskønne omgivelser. Anlæggelse af 20 km motorvej vil ikke reducere CO2 udledningen og endelig vil anlæggelse af 20 km motorvej 2-5 km fra Aalborg Centrum hejst over terræn giver generende og livstruende støjgener for mere end 30.000 borgere i Aalborg.

Det er således nødvendigt at arbejde med alternative løsninger for at Vejdirektoratet kan efterleve deres mål med bæredygtighed.

10. Inhabilitet

Rambøl må betragtes som inhabil

Aalborg Alliancen bruger private virksomheder som reklamesøjle for deres politiske mærkesag, Egholm-linjen. Rambøll Danmark A/S er medlem af Aalborg Alliancen, og må derfor betragtes som inhabil deltager i Vejdirektoratets undersøgelse af Egholm-linjen. Undersøgelsen bør derfor gå om, og i samme omgang bør undersøgelsen også inkludere et alternativ, fx et ekstra vendbart rør, således at folketingets politikere får et uvildigt materiale at træffe beslutning ud fra.

Venlig hilsen

Heidi Kudsk

Hvor blev vores natur, biodiversitet, folkesundhed og den grønne omstilling af?

- **Nej tak til en stor motorvej hen over Egholm og den vestlige del af Aalborg kommune.**

Er der en voksen med visioner for vores natur og folkesundhed til stede? I en tid hvor der igen og igen er fokus på klima, den grønne omstilling, biodiversitet og natur er jeg som en almindelig borger virkelig bekymret for vores og vores børns fremtid.

Danmark har mere end rigeligt med motorveje og asfalt
Danmark er et af de lande med flest km. motorveje pr. indbygger og Aalborg er den mest støjplagede by i Danmark. Så hvad skal vi med endnu en motorvej? Hvorfor tør vores politikere ikke at tænke nyt og innovativt?

Gøre det mere attraktivt at tage cyklen – kørselsdrag hvis du tager cyklen, statsstøtte til virksomheder og de medarbejdere som vælger cyklen? Det er godt for folkesundheden, cykler fylder ikke i særlig meget i trafikken, de forurener og larmer ikke. Det er jo en win win. Har medarbejderen for langt til arbejdet på cykel, så gør det lettere, billigere og mere attraktivt at tage det offentlige transportmidler. Og når togdriften og jernbaneskinnerne alligevel får et tiltrængt løft, så lad os i samme omgang få endnu mere godstransport over på jernbanen eller skibe i stedet for motor- og landeveje. Lad os fordele trafikken ud over hele dagen, og lad os bruge vejnettets fulde kapacitet og ikke bare udbygge.

Der er ingen tvivl om, at der er meget trafik som krydser Limfjorden hver dag, men det drejer sig primært om myldretiden i et par timer om morgenen og igen om eftermiddagen. Dette vil en ny motorvej henover Egholm kun i et meget begrænset omfang afhjælpe og få år efter motorvejen står færdig, vil de trafikale problemer igen være det samme eller endda større.
Egholmforbindelsen er den mindst rentable løsning og alligevel er der gået politik i projektet og som borger står vi tilbage med en følelse af, at uanset hvor gode andre løsninger måtte være, så SKAL det være denne forbindelse – hvor er logikken i dette?

En stor del af udviklingen (industri og det nye supersygehus = arbejdspladser) sker i Aalborg Øst, hvorfor der vil komme en øget trafik i dette område. Hvordan vil en motorvej i vest have den store aflastning? Hvorfor er de alternative løsninger IKKE blevet undersøgt til bunds, for det må da være i alles interesse at finde den bedst muligliге løsning. Og uanset om Egholmmotorvejen bliver en realitet eller ej, er der stadig ikke blevet taget højde for at tilkørselsforholdene ved Limfjordtunnelen er farlige og fortsat vil resultere i trafikuheld og kødannelser.

En fremtid med langt flere syge borgere
Som borger i Vejgård og med en kolonihave i Østerådalen bliver jeg dagligt udsat for trafikstøj. Jeg frygter, hvad en ny motorvej henover Limfjorden vil bringe af yderligere støj. Støj spredes let og langt over vand og flade områder, og når der primært er vestenvind i Aalborg, frygter jeg at Aalborg for alvor vil blive udsat for massiv og markant støj. Nye undersøgelser viser desuden at vedvarende støj kan lede til demens og mange andre sygdomme. Når den nyeste VVM undersøgelse viser at støjniveauet vil være over WHO's anbefalinger og udregnet som gennemsnit over et døgn, og ikke som trafikken rent faktisk vil være, frygter jeg at trafikstøjen vil blive endnu

højere og derved lang overstige WHO's anbefalinger. Dertil er det oplagt at tage fremhæve Silkeborg motorvejen, hvor støjen blev langt højere end forventet, og med langt flere støjplagende borgere end VVM-beregningerne viste. En tur til søhøjlandet ved Skanderborg viser også meget tydeligt, hvad motorvejstøj (dækstøj) gør ved ellers skønne rekreative og grønne områder.

Foruden den markant øgede støj der vil komme fra Egholmmotorvejen, er jeg også dybt bekymret for asbestdepoterne langs linjeføringen. Hvilke sundhedsmæssige konsekvenser vil vi se, og hvor mange borgere vil komme til at lide af kræft og andre lidelser grundet asbest, som under blandt andet anlægsfasen vil blive hvirvlet ud i Limfjorden og luften? Dette på bekostning af **få minutters** besparelse i køretiden til og fra arbejde. Det skræmmer mig meget, at vores trafikminister ikke tager dette seriøst, og hvorfor dette IKKE er med en VVM-undersøgelsen.

At Egholmforbindelsen ligeledes vil komme til at gå direkte hen over 1/3 af Aalborgs vandreservoirer, som i dag er et allerede beskyttet område, grundet fare for forurening af grundvandet, har jeg svært ved at se logikken og fornuften i. Vand er en livsvigtig ressource, som allerede nu mange steder er forurenet og derved ikke længere drikkeregnet. Hvordan kan det forsvares at placere en motorvej med den store forurening dette giver, blandt andet i form af mircoplast fra dæk nær vigtige vandreservoirer? Veje og motorveje forurener og skal holdes langt væk fra sårbare vandreservoirer.

Den danske befolkning har forstået budskabet, men har vores politikere? Med Trafikforliget 2021 – Fremad Danmark, er det i hvert fald svært at se.

Så kære politikkere vær' modige og lad os sammen tænke på vores fremtid og lad os værne om alle de grønne og fredelige områder der findes. Lad os give naturen plads og beskytte den danske befolkning for unødvendig støj. Lad os turde sætte en stopper for flere motorveje og lad os tænke innovativt. Lad os nu for alvor sætte handlinger på de indtil videre mange tomme floskler om den grønne omstilling. Østrig har turde sætte handling bag og stoppet store klimabelastende projekter, England har sat en stopper for flere motorveje. Så Danmark, det er nu slaget skal stå.

Naturen er vores livsnerve, lad os værne om den.

Med venlig hilsen

Helle Møller Nielsen
[redacted]

Henriette Neerbek
28-12-2021

Høringssvar til Egholm-motorvejen

Som jeg har det lige nu, føler jeg vi er taget som gidsler af begærlige borgmestre som måler en vis legemsdel med hinanden og bygger:

øjenbæer som kæmpe højhuse
Kæmpe stadioner, store erhvervsparker,
Broer, store butikscentre.
Kæmpe hospitaler
kæmpe Møller, etc.

Til trods for at historien gang på gang har vist os at stort er lort og vi ikke menneskeligt kan løbe hurtigere end kroppen og sjælen kan følge med til. Vi står midt i det nu med Coronaen og SKAL sætte forbruget ned, genbruge og reparere og derfor er det ikke tiden til at bygge mere. Vi skal rydde op og anerkende en ny velfærd der ikke handler om at forbruge. Vi skal stoppe op og sætte farten NED og få kvalitet og roen tilbage til et mere naturligt liv. Erkende at den kultur vi har skabt, er gået alt for vidt. Det er det vi skal nu, på ALLE punkter. **Vi skal helt sikkert IKKE ændre vores love og fredninger for at støtte vores dårlige adfærd**. Jeg ved snart ikke hvad jeg skal med det hele. Har mest lyst til at melde mig ud af karussellen, ud af ræset, Vi er i dyb sorg over at miste vores hjem som er MEGET hjem for os og tænker at der er alt for mange klubber, hvor mænd dominerer med den tankegang, der har ført os til det byggemareridt vi står i nu. Altid bygge nyt .... aldrig rydde op.

Lige nu snakker man meget om biodiversitet. Med de motorvejsindhegninger som kommer til at dele vores naturområder op, kommer vi senere til at snakke om indavl. Aborterne bliver så små og dyrene bliver spæret inde i små populationer så indavl er uundgåelig. Som det er oplevet i andre lande.

Flere motorveje er en gammeldags måde at tænke på den svarere slet ikke til den nye tid vi bevæger os imod. **Vi skal helt sikkert IKKE ændre vores love og fredninger for at støtte vores dårlige adfærd**. Egholm motorvejen bør derfor ikke etableres.

Hilsen

Henriette Neerbek

Bilag:

Hver dansker har 12m vej

Hver dansker har i gennemsnit en ½ bil

5,8mill dansker i 2021

Hjortevildt **dræbt** i trafikken 25000 pr. år. Tallet er fordoblet på 15 år.

Miljøstyrelsen mener tallet for hjorte dræbt i trafikken alene ligger på 40.000-50.000

930.000pattedyr dræbes pr. år. Hvor af 250.000 må betegnes som større pattedyr.

Fordobling af co2 udledning får man ved at trafiktrykket stiger bare ved det at en vejstrækning overgår til en motorvej. Hastigheden stiger fra 80km/t til 120km/t

Udpluk fra:

Betænkning nr. 1391 fra

Trafikministeriets Ekspertudvalg

København 2000

1974 Acceptabel støj udendørs 45dB(A)

1978 Acceptabel støj udendørs 55dB(A)

I dag er den vejledende grænseværdi i boligområder institutioner og udendørsområder 58dB(A)

(Det betyder at man nu acceptere **4 gange** så meget støj, bare fordi man har hævet grænseverdien) (Det betyder lyd indenfor overstiger 40dB(A) hvilket giver koncentrations problemer, søvnbesvær for over 50% af de berørte. Hører problemer for ældre mennesker og problemer med at gennemføre en samtale eller en telefonsamtale)

Forslag om at hæve accepts-grænsen til 65dB(A)

L_{Aeq} udendørs

dB(A)

70-75: Belastning af almenbefindende, øget brug af nervemedicin. Samtale udendørs yderst vanskelig. 85 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

65-70: Samtale udendørs meget vanskelig. 65 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

60-65: Samtale udendørs vanskelig. 45 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

55-60: Samtale udendørs vanskelig. 25 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

50-55: Samtale med normal stemmeføring mulig på forholdsvis kort afstand. 10 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

45-50: Normal samtale mulig. Ingen angiver at være stærkt generet af støj.

L_{Aeq}indendørs

dB(A)

40-45: Samtale vanskelig med ældre og hørehæmmede. Telefonsamtale vanskelig. Evnen til koncentration, fx. ved læsning, nedsættes. 45-60 % angiver søvnforstyrrelser.

35-40: 15 % angiver at være forstyrret under samtale og radio/TVlytning. Undervisning vanskelig. 20-40 % angiver at være forstyrret under søvn. Ved 35 dB(A) angiver ca. 10 % at være generet af støj. Ved 40 dB(A) angiver ca. 90 % at være generet af støj.

30-35: 0-10 % angiver at være generet af støj.

L_{Amax}indendørs

dB(A)

70 : 90 % vækkes.

55: 50 % vækkes. Ringe søvnkvalitet.

40-45: Ca. 10 % vækkes.

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg 2. januar 2022

Til

Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk

Undertegnede gør hermed indsigelse mod planer for vedtagelse af anlægsloven ang. en tredje limfjordsforbindelse over Egholm.

Jeg ønsker som minimum en udsættelse af beslutningen, da relativt mange forhold er usikre og utilstrækkeligt belyst:

- konsekvenserne ved af fund af asbest i Limfjorden
- vurderingen af trafiktallene er mangelfulde - ikke mindst ud fra seneste prisstigninger på el og benzin
- alternative føringsveje er utilstrækkeligt belyst - seneste VVM-redegørelse mangler behandling af alternative løsninger, herunder udvidelse af eksisterende tunnel, samt forslag fra Anker Lohmann som bringer muligheden op for en "city tunnel", der vil kunne aflaste og give redundans for eksisterende tunnel i større grad end en forbindelse over Egholm, tillige med en vurderet langt mindre etableringsomkostning.
    - Trafikale sammenhænge med opførelse at det nye sygehus og planlagt udvidelse af Aalborg Havn, samt planlagt udvidelse af sværindustrien alt beliggende i Aalborg Ø
- de miljømæssige konsekvenser for Limfjorden, Lindholm og Egholm er kraftigt undervurderede
    - Føringsvejen over Egholm er nord for øen oplyst til udførsel som højbro med stor støjudbredelse til følge i frit felt, som fagfolk oplyser, er umulig at støjdæmpe tilstrækkeligt iht. gældende krav. Eksisterende linjeføring vil selv med en udvidelse af et ekstra rør kunne støjdæmpes i lighed med området ved Elben/Hamburg, således beboere i Aalborg Ø også vil kunne få tilgodeset deres mangeårige ønske om støjdæmpning af E45

- de støjmæssige konsekvenser er ødelæggende for både bolig-og rekreative områder i Lindholm, Egholm, Aalborg Vest og Østerådalen samt for boligområder i Hasseris Enge, Aalborgs Vestby og Dall.
- legaliteten ved kommunal økonomisk støtte til projektet, samt udredning af følgeomkostninger ved etablering af tilførselsveje
- de mange rekreative søsportsaktiviteters påvirkning såsom, sejl, motor, jolle, ro, kajak og windsurferklubber, samt søspejdere beliggende øst for vejføringen, vil alle blive negativt påvirket, specielt i perioder med vestenvind. Langt største delen er på dagsture begrænset for sejlads mod vest forbi den foreslåede linjeføring, for at undgå broåbning ved sejlads mod øst.
    - Rekreative områder som vinterbadeklub, friluftsbad, dykkerklubber og de grønne områder omkring streetfood i Skudehavn`s området.
- Påvirkning af vandforsyningen fra boringer i området syd for fjorden i området for vejetableringen

Mvh.

Henrik Kraft

[redacted]

14 dec. 2021.

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

*Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave, at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der SKAL forholde sig til om projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.**

**Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere og forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen. **
Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens får levesteder.
**Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores. **
Det er dertil utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv
**Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen, og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt, ved en af de to østlige alternativer, "Citytunellen" eller "Bypass-tunellen" med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium. **
I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat. Tak.

Venlig hilsen

Henrik Lindholm Kristiansen

Til Vejdirektoratet Niels Fejer Christiansen

Aalborg Den 2. januar 2022

Klage over forslag til anlægslov 3. limfjordsforbindelse

Politik

Budget og finansiering er bundet op på at Aalborg kommune betaler 600mio. – modellen med Aalborg alliancen er er der ikke lovhjelme til. En kommune skal ikke finansiere en statslig vejforbindelse.

VVM

Der er ikke udarbejdet et alternativt forslag i den WWM der ligger til grund for lovforslaget. Dette strider mod alt logik, da der over de seneste år er sket en enorm stor udvikling i Aalborg, opførsel af et nyt super sygehus i Aalborgs østlige del er bare en ting. Fortog man en ny beregning af trafikken i og omkring Aalborg, ville resultatet se helt anderledes ud i dag. Flere politikkere der i blandt Aalborgs borgmester, udtaler også at, hvis der skulle besluttes en ny linjeføring i dag, ville den ikke gå vest om Aalborg.

Trafik – En vestlig forbindelse – løser ikke udfordringerne

På trods af den fremlagte løsning er den suverænt dyreste, måde at anlægge en forbindelse over Limfjorden, er det langt den dårligste.

En stor del af den fjordkrydsende trafik har deres ærende i det centrale Aalborg, disse bilister vil aldrig benytte sig af den vestlige forbindelse, de vil fortsat benytte de nuværende forbindelser, simpelthen for den har en bedrer logistik.

Der findes allerede nu gode forslag til, optimerer trafikken i og omkring tunellen. Det er efter min opfattelse, komplet uforståeligt, at disse ikke igangsætte med det samme. Omkostningerne herfor ville være meget begrænset og give en stor effekt. Det er stærk kritisabelt at vejdirektoratet ikke allerede har igangsat disse optimeringer, man fristes næsten til at tro, at man ikke ønske det skal være let at krydse fjorden!

Miljø

Der er gennemgående mange, huller og ubekendte faktorer i det fremsatte forslag, grundlæggende er der ingen tvivl om det vil have kæmpe store konsekvenser for miljøet.

Jeg vil blot fremhæve et par af miljø knosekvenserne

STØJ

- De nuværende beregninger hviler på et forkert grundlag
- Der etableres ikke støjværn på hele strækningen

Visuelt

- Det er står ikke klart i hvilken højde kote, vejen skal etableres (her mangler jeg også svar på konkret spørgsmål stillet i forbindelse med VVM)

Drikkevand

- Potentiel miljø katastrofe – Aalborgs drikke vand – ifølge eksperter er der kæmpe stor risiko for at store dele af Aalborgs drikkevans resurser, tager varigt skade ved etablering af denne forbindelse. Det kan Aalborgs borgere ikke leve med!

Spørgsmål til politikkerne

Vil man betale erstatning til de borgere der rammes af sygdom, som følge af støj fra denne forbindelse?

Afsættes der penge til at betale erstatning, til personer der bliver syge af støj?

Vil folketinget tilsikre at Aalborgs drikkevand ikke bliver dyre som følge af anlæggelse af denne forbindelse?

Hvis vandet i Aalborg bliver forurenet betaler staten så erstatning til Aalborg?

Vil staten garanterer ekstra tilskud, til brugerne af Aalborg vand, således det ikke bliver dyre, hvis vandet skal renses?

Afslutningsvis vil jeg blot sige.

- Det er mig komplet uforståeligt at staten ønsker at bruge mellem 7-8 mia. på en forbindelse der ødelægger Aalborg.
- Hvorfor skal staten betale 7-8 mia. for at løse et problem der mest af alt er et lokalt, trafik problem i Aalborg.

Jeg har en klar forventning om at man denne gang, behandler min og andres henvendelse på en seriøs måde, i tillæg hertil at jeg naturligvis modtager svar på mine spørgsmål ovenfor inden lovforslaget sættes til afstemning i folketingssalen. - dette gælder naturligvis også for mit spørgsmål fra WWM henvendelsen.

Jeg ser frem til at politikkernen behandler denne her sag meget seriøst. Og naturligvis forvalter vores skattekroner på forsvarligvis, taget i betragtning at denne forbindelse koster mere end samtlige andre af de trafik investeringer i trafikoplægget. (lad nu være med at øsle 7-8mia. væk på noget der kan gøres billigere og bedre)

Venlig hilsen

[redacted]
Henrik Melgaard Thomsen
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

29. december 2021

Høringssvar til udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Att. Vejdirektoratet

Niels Fejer Christiansen.

Grøn og klima venlig udvikling fremfor flere motorveje

Helt grundlæggende går min indsigelse ud på at man tænker for smalt i forhold til løsning af stigende trafikproblemer.

Derfor har jeg også valgt at se det i sin helhed. Især med tanke på det anviste nuværende forslag med ny motorvejsforbindelse gennem Aalborgs vestlige del over øen Egholm, ved de alternative løsninger som jeg har anvist.

Substansen i udfordringen ændres ikke af den grund. Håber derfor også at mine forslag ses som et kollektivt ansvar mellem folketing, region og kommuner.

Vi almindelige mennesker ser i brede perspektiver, og om det er noget der har en nytteværdi. Det efterfølgende om hvem der så vil eller kan tage ansvar, må der findes en løsning på.

Folketingets partier, regioner og kommuner er enige om en fælles grøn dagsorden, hvor mine refleksioner skal ses i det samme perspektiv.

Håber derfor at mine tanker og forslag kan nyde fremme i den videre dialog om at løse trafikproblemerne i Nordjylland.

Grundlæggende finder jeg at problemstillingen er en case hele Danmark kan lære af. Både det mindre gode med den frie adgang til en støt stabil udvikling af trafikmængden i vores byer og det som forhåbentlig kan blive et alternativ der skaber en anden bedre løsning for den grønne dagsorden også andre steder i Danmark.

Mit forslag skal ses som et projekt der kan give løsningsmuligheder andre steder i Danmark med stigende trafik i byerne.

Foreslår at det alternative forslag realiseres af ca. 3 milliarder af den nuværende anlægssum på 3 Limfjordsforbindelse.

Resten af de 7 milliarder foreslår jeg anvendt til et muligt nødvendigt alternativt forslag med ca. 4.5 milliard kroner til ny citytunnel vest for nuværende Limfjordstunnel.

Dermed altså også forslag om bortfald af nuværende forslag til 3. Limfjordsforbindelse som begrundes i det følgende.

Håber der er forståelse for jeg ikke anvender en masse tal og begreber men ser fra et perspektiv som almindelig borger i Aalborg kommune, hvor der ikke tænkes i om man henvender sig til den ene eller den anden instans men ser det som et samlet hele.

Baggrund for anlægsloven.

Tesen i anlæg af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm går ud på at der er stigende trafikmængde som skal passere Limfjorden. Det løses ved at man anlægger en 3. forbindelse over fjorden ved motorvej over Egholm.

Begrundelsen er at det giver mulighed for en væsentlig forøgelse af den trafikmængde der kan passere og med forventninger om at trafikken stiger yderligere i de kommende år.

Det skal sikre vores udvikling med at man kan bo på begge sider af fjorden og fortsat kunne passere fjorden til arbejde, regional erhvervsmæssig transport, infrastruktur for Danmark, forbindelsesled til det europæiske kontinent, trafik ved private formål og turister.

Det skal sikre at der en ligelig bosætning og erhvervsudvikling nord og syd for Limfjorden. Dermed også bevare Vendsyssel som et ligeværdigt attraktivt bosætningsområde med tilsvarende erhvervsudvikling. Men også at medvirke til erhvervsudviklingen ikke kun sker syd for fjorden med de belastninger af miljø og arealer det også vil medføre.

Perspektiverne til løsningsforslaget og grunden herfor.

Det er klart at der bliver plads til øget transport og dermed kan man sige at opgaven er løst med de anførte bevæggrunde i min tese om baggrunden for anlægsloven.

Men konsekvenserne er en ubegribelig og skræmmende belastning af nærområder ved linjeføringen. Syd for fjorden langs med beboede område og ødelæggelse af store naturområder. Samme billede kan tegnes nord for fjorden.

Dertil den drastisk ødelæggelse af øen Egholm som et naturområde lige ved storbyen. Det er en ubarmhjertig indgriben i naturen der har været formet sådan siden efter istiden. De sidste minder fra efterladenskaberne da isen trak sydover fortsat til beskuelse på vestsiden af Egholm.

Der vil blive et pres fra investorer som igen og igen vil komme med projektforslag om Egholm som kan lune den slunkne kommunekasse. Øen vil miste sin værdi som naturområde og enestående beliggenhed som en ø med den oprindelige tegning af bosætning af for blandet fiskeri og landbrug langs Limfjorden.

Investorer vil fremlægge planer der trækkes frem i lyset og ender med at blive realiserede. Sidste punktum sættes ved at der kommer en afkørsel fra motorvejen så der bliver en fast forbindelse og færgedriften ophører.

Den tankegang og værdisæt der ligger til grund for anlægsloven er at hvis der er for lidt plads til bilerne, så anlægger vi noget mere asfalt. Det skulle da bare lige mangle?

Det vil sikre at vi fortsat kan udvikle os og blive rige med nye erhvervsområder og endnu mere trafik frem og tilbage over fjorden.

Sådan er det hvis man vil samfundet det bedste og vi vil kunne bevare vores velfærdssamfund og tage os af dem der har brug for hjælp. Vi skal jo ikke stå i vejen for udviklingen.

De samme tankegange og værdier vil sige at vi ikke kan have et stort stykke natur midt i bynært område og der er fortætning og højhusbyggeri i bymidten. De samme der oprindelig stod for byfortættelsen og højhuse i Aalborgs midtby så projekterne kunne give et overskud. Så næste step er bolig- og erhvervsområdet og Egholm.

Den afledte trafik i Aalborgs Vestby fra linjeføringen ved nuværende anlægslov er uforudsigelig og bydelen kan ikke rumme så store trafikmængder.

Samtidig begrænser projektet med plus-bussen den asfalt der er til rådighed til bilerne. Hvilket igen vil presse cyklister og gående endnu mere og øge risikoen ved den daglige pendling.

Naturen på begge sider af fjorden og på Egholm lider uoprettelig skade da ingen kan afbøde de virkninger som en motorvej af den størrelse vil aflede.

Aalborg by indhegnes af to støjende motorvejsanlæg og dermed øges de miljømæssige gener for endnu flere beboere betragtelig.

Den sunde udvikling med flere arbejdspladser og bosætninger nord og syd for fjorden vil også skabe pres på trafikken i Aalborgs midtby. Der vil komme flere biler ind mod byen fra alle retninger. Nord og Syd og Øst og vest. Dermed behov for flere p-huse parkeringsområder.

Tankegang og værdisæt der ligger til grund for anlægsloven om mere trafik løses med flere veje og anlæg af motorveje, udløser en regning der sendes til naturen og mennesker som betaler for konsekvenserne med de ødelæggelser og miljømæssige gerne og de konsekvenser det kan få.

Det kan godt være det er følsomme betragtninger men sådan er det jo når man periodisk har prøvet at leve og ånde ved en motorvej. Det kræver kun momenter at få nok oplevelse til forstå hvad det indebærer for et miljø for natur og mennesker.

Hvad vi gør vi fremover?

Der bør i anlægsloven være en perspektivering med forslag om placering af den næste Limfjordsforbindelse eller om eksisterende kan udvides tilstrækkeligt.

Der er ingen logik i at man anmoder om kommentarer til at man uden andre foranstaltninger foreslår der bygges en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, hvis man ikke også anviser forslag til næste projekt ud fra samme forventninger. Altså en klinisk og saglig vurdering til øget trafikmængde over Limfjorden.

Akkurat som nuværende anlægslov ligger til grund for.

Der har været trafiktællinger i de sidste årtier. Med samme melding. Trafikken stiger støt og det bliver altså ikke ved med at gå.

Vi har fulgt trafikken i årevis og diskuteret øst eller vestlig forbindelse over Limfjorden som en nødvendighed.

Nu er forslaget så fremlagt med en vestlig forbindelse. Logikken må derfor være hvornår skal der tilbygges eller laves en 4 Limfjordsforbindelse.

Der er lagt en kurs med ødelæggelse af naturen og øge miljøbelastning. Hvor længe holder den løsning ud fra en klinisk betragtning.?

Altså kun en nøgtern vurdering.

Ingen tror jo på at denne løsning er langtidsholdbar med mindre altså at man sætter ind med andre projekter og løsninger der kan nedbringe trafikken.

Konklusion.

Anlægsloven med 3 Limfjordsforbindelse over Egholm er udtryk for en defensiv strategi med at flere biler kræver mere motorvej.

Der er ikke anvist nogen alternativer ej heller ideer og forslag der kan udsætte eller mindske behovet for anlæg af motorvejen gennem naturområder og langs med boligområder på begge sider af fjorden.

Betalingen udover 7-8 milliarder fra finansloven sker primært via naturødelæggelse og øget miljøbelastning for mennesker og natur langs de planlagte strækninger.

Men også ved åbning af uforudsigelig øget trafikmængde fra afkørsler med retning mod Aalborg Vestby.

Det er en meget risikofyldt beslutning og ingen kender nettoresultatet på regnskaber når den nævnte regning er betalt.

Det vil helt sikkert komme til at koste tættere på 10 milliarder end kun de nuværende 7 milliarder.

Hertil kommer miljøregnskabet for menneske og natur som vi først kender når alt er udbygget og trafikmængderne har fået fri adgang til den nye asfalt.

Etisk regnskab for virksomheder er et signal om at det ikke gælder kun om at tjene penge i en virksomhed, men de personer der er ansat skal have et ordentligt miljø med gode værdier.

Hvis der var samme indfaldsvinkel at en ærlig og kritisk analyse af de konsekvenser spredning af enorme trafikmængder giver for personer og natur langs med linjeføringen, men også for hele Aalborg by med nærområder som helhed, så ville det ikke blive svært at stoppe op og tænke sig om en ekstra gang.

Vejdirektorat

Att. Niels Fejer Christiansen

Indsigelse mod forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse med anviste aktiviteter og projekter.

Der henvises i øvrigt til begrundelser vedlagte indsigelse som anledning til fremsendte indsigelse.

Helt overordnet foreslås at der lavet et større indsats i 6 år der skal påvise i hvilket omfang vi skal lade natur og mennesker betale regningen ved en ustyrlig stigende trafikmængde over Limfjorden og gennem bydele i Aalborg.

Eller om vi kan sætte ind med den viden og økonomi som der skal til for at ændre udviklingen så vores samfund stadig kan blive rigt på det vi skal leve af nord og syd for fjorden, men også under vilkår der er mere sunde og vores natur kan bevares.

Forslag med anmodning om kommentarer der kan skabe baggrund for udsættelse af anlægsloven om en 3. Limfjordsforbindelse.

Hastigheden i Limfjordstunnel reguleres med forskellige test så der opnås en optimeret gennemstrømning med færre trafikstop.

Sikkerheden skal øges med færre uheld til følge. Derunder påbudt højresving før kridtsvinget så antal farlige vognbaneskift nedsættes.

Til-og fra kørselsforhold omkring Limfjordstunnel forbedres.

Bedre signalstyring af trafik omkring tunnel og til/og fra kørsler.

Nordjyske kommuner undersøger fælles tiltag med regulering af arbejdstider, så trafikken fordeles bedre morgen og aften.

Nordjyske kommuner iværksætter effektive kampagner der kan øge anvendelse af offentlig transport.

Indføre særlige vognbaner på belastede strækninger for biler der har mindst 2 passagerer.

Effektive og væsentlige forbedringer af togtrafik og regionale busforforbindelser nord og syd for fjorden og indførelse af 20 minutters drift på tidspunkter morgen og aften. Passagerservice og komfort under transport forbedres.

Udvikling af flere linje i yderområder der kan sikre flere anvender offentlig transport med halv timesdrift morgen og aften. Suppleres ved udvidet flextrafik og bestilling af transport.

Priserne på offentlig transport stiger holdes i aftalt periode på 6 år.

Indretning af 18 trafikcentre i yderområderne i Aalborg kommune med skift til offentlig transport eller cykel, løbehjul eller benytte gåafstand. Der skal være gratis parkering, toiletbygning, cafe og mødested.

Flere buslinjer i Aalborg kommune i nye boligområder, større butikscentre og erhvervsområder.

Færgeforbindelse mellem Stigsbord og Musikkens hus (planlagt)

Indførelse af minimums 15 minutters drift på alle linjer morgen og aften i Aalborg kommune

Udvikle et hovedvejsnet med cykelstier nord, syd, øst og vest der skaber adgang til forbindelser uden væsentlige omkørsler. Med tilknyttede afkørsler til områder.

Private i bil til bycentrum uden adresse i Aalborg betaler p-afgift som er skiftende i forhold forventelig trafikmængde. Dermed også spreder trafikken mest muligt.

Borgere med adresse i Aalborg kommune får i videst mulig grad en p-licens efter behov.

Erhvervsdrivende med opgaver i Aalborg kommune skal have adgang til lignende ordning med p-licens.

Udvikle flere og billige udlejningssystemer af biler til forskellige formål med hensyn til tid og afstand der kan minimere behov for egen bil.

Fremme delebiler især udvikling i samarbejde med boligselskaberne som frontløbere på lignende ordninger. Udvikle operationelle modeller der kan anvende af gadeforeninger, grundejerforeninger mfl. Som det kendes af trailerudlån mv.

Alternativt Limfjordsforbindelser.

Skulle de anviste tiltag ikke have tilstrækkelig effekt anmodes om overvejelse af to anlæg der kan skabe de sidste effekter som måtte mangle ved en nævnte forslag.

Alternativ henvises til City-tunnel vest for Limfjordstunnel som kan erstatte afkørslen ved kridtsvinget og så den nye city-tunnel får trafikken til og fra Aalborg Centrum. Mens resten af motorvejstrafikken ledes gennem tunnelen.

Projektet er udviklet og fremlagt af trafikforsker Anker Lohmann-Hansen som et alternativt forslag til nuværende forslag om 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Alternativt kan der tages stilling til et 3. rør i nuværende forbindelse såfremt den forventede effekt ikke er tilstrækkelig.

Styregruppe

Nedsætte en styregruppe med forskere, planlæggere, embedsansatte. Miljøorganisationer, erhvervsråd, dansk industri, borgerinitiativer. Politikere fra nordjyske kommune, region nord, trafikudvalget og Kl.

Opgaven er at følge og medvirke til styring af fortløbende projekter der har det mål at man skal kunne udvikle tiltag der kan gøre at man kan ændre en trafikudvikling der i omfang der kan gøre nuværende forslag ti lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse overflødig.

Skal derfor anmode om kommentarer til fremsendte indsigelse med anvisning af vurdering på hvilke effekter det måtte have i forhold til at skabe alternative muligheder til anlægsloven om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen

Henrik Nielsen

Til:

Folketingets medlemmer

Pr. mail sendt til Vejdirektoratet, nfc@vd.dk

Aalborg 2.1.2022

J. nr. ANLVD03

Høringssvar vedr. "Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse" (lovudkastet)

Jeg er bekendt med at andre borgere grundigt har forelagt de mangelfulde trafikale resultater Egholmlinjen skaber. Grundet den korte tidsfrist for høringssvar, vil jeg hermed nøjes med at fremhæve følgende.

Trafikken ved tunnelen er af Vejdirektoratet beregnet til 73.300 køretøjer/dag (kt/dg) i 2030, og 77.000 kt/dg i 2040. Dvs. at trafikstigningen er estimeret til 0,45%/år i nævnte periode, hvilket er 20% af den historiske trafikstigning i tunnelen – i samme trafikniveauer. Området, som fortsat skal befordre 76% af trafikken.

Hvis dette estimat ikke holder, vil blot små trafikstigninger over nævnte estimat, eliminere alle trafikale konklusioner og samfundsøkonomiske beregninger i VVM 2021. En yderst risikabel prognose der kan skabe stor folkelig skuffelse og modstand, når de fortsat skal sidde i kø med uløselige trafikale forhold, men også beslutningstagerne der vil påstå at de har taget beslutningen på et ufuldstændigt og misvisende grundlag. Det må derfor være særdeles relevant med usikkerhedsberegninger på trafikken i tunnelen.

Vejdirektoratet (VD) bedes oplyse Folketinget begrundelse og dokumentation for de bemærkelsesværdige lave trafikprognoser i VVM 2021, der er langt under de historiske trafikstigninger i området.

VD henstilles til overfor Folketinget, at fremvise afvigelser for nævnte prognose, som minimum indeholder trafikstigninger pr. år på hhv. 1,5%, 2% samt historiske 2,4%, fra 2022 til 2040, og de dermed afledte trafikale konsekvenser og samfundsøkonomiske beregninger, samt hvorledes trafikken skal afvikles under de 3 scenarier.

Indtil dette foreligger, henstilles til at lovudkastet forkastes eller udsættes.

Mvh.
Henrik Sakstrup
[redacted]

J. nr. ANLVD03

Til:

Folketingets medlemmer

Pr. mail sendt til Vejdirektoratet, nfc@vd.dk

Aalborg 1.2.2022

J. nr. ANLVD02

Høringssvar vedr. "Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse" (lovudkastet)

Der henstilles hermed til at ovenstående lovudkast forkastes, da dette er baseret på VVM støjberegningsmetoder der er utilstrækkelige, misvisende og med systematisk sikkerhed IKKE beskytter beboere mod sundhedsskadelig vejstøj og vejstøj over 58 dB Lden. Desuden er usikkerheden uacceptabel stor, i anvendte beregningsmetode Δ +/- 10 år eller mere, ift. anvendte trafikprognoser, der er grundlaget for støjberegningerne. Dertil opfylder VVM-rapport 379, 2011, samt Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjords-forbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen, IKKE krav til "saglighed og objektivitet", samt EU's krav til Miljøkonsekvensvurderinger.

Desuden henstilles til

- at folketinget langs nyetablerede motorveje indfører den foreslåede grænse på 52 dB iht. Teknisk Notat, Genevirkning af vejtrafikstøj, udført for Miljøstyrelsen, sagsnr. 120-33634, eller WHO støjgrænsen på 53 dB Lden.
- at der udarbejdes supplerende støjberegninger iht. nærværende høringssvar med tilhørende forpligtende lovgivning, der sikrer beboerne mod sundhedsskadelig støj i fremtiden, bla. ved at en nyanlagt motorvejs støjgener beregnes med udgangspunkt i vejens maksimale trafikkapacitet og fremherskende vindretning.

Da dette høringssvar kræver politisk tilslutning og vurdering, der ikke kan baseres på Vejdirektoratets tekniske vurdering og høringsnotat, bedes nærværende høringssvar tilsendes Folketinget i sin fulde længde og form.

Alt i følgende begrundelser kan dokumenteres.

Dokument i alt 8 sider.

Mvh.
Henrik Sakstrup
[redacted]

…. fortsættes

Begrundelse og dokumentation

Støjberegningerne viser kun gennemsnitstøj baseret på en gennemsnitlig meteorologisk database for hele Danmark, hvor 4 vejrklasser (M8, M13, M18, M24) ud af 9 anvendes, og på kortsigtede trafiktal baseret på prognose der er 2,4 gange mindre en den historiske trafikudvikling i området. Der tages ikke hensyn til senere trafikstigninger.

Støjberegningen viser intet om afvigelserne og udsving i dB. Man kan hverken som politiker, kommune eller borger vurdere støjkonsekvenserne af Egholm-linjen ud fra VVM støjberegningerne. Man kan ikke vurdere hverdags støj, støj i myldretid, støj ved mest fremherskende vindretning, maksimumstøj eller hvad støjen vil være den dag vejen har opnået sin maksimale kapacitet.

Da udstykninger til ny beboelse fortsætter ud fra den kortsigtede VVM-beregning, vil man med sikkerhed overskride grænseværdien på 58 dB efterhånden som trafikken og dermed støjen stiger med tid, og det samme vil ske for eksisterende beboelse, der også vil blive dækket af 58 dB zonen efterhånden som den udvides. Desuden kan en fejlprognose gøre, at grænseværdien allerede er overskredet ved vejens indvielse, som det skete i Silkeborg. Så lang tid støjen ikke beregnes ved vejens maksimale kapacitet, ved man med sikkerhed, at grænseværdien vil overskrides til stor gene for beboerne – det er kun et spørgsmål om tid, hvilket er aldeles uacceptabelt. På denne måde udsætter man sikkert og bevidst beboerne for sundhedsskadelig støj med forskningsmæssigt belæg for at dø før tid (WHO), og opbygger enorme samfundsøkonomiske omkostninger – DKK 4,4 mia/år iht. COWI ved TRU Høring 20/1-20. Omkostninger der er vanskelige at ændre, når først en motorvej og bydel er etableret.

Vejdirektoratets (VD) normale svar på nævnte problematik er, at stigende trafik kun giv er minimal forøgelse af støjgenerne, fx at en fordobling af trafikken ”kun” giver en forøgelse af støjniveauet på 3 dB, hvilket ikke er den fulde sandhed. Udbredelse/forøgelse af støjzonen ved stigende trafik er markant, som det dokumenteres af nedenstående.

Allerede nu kan man se at støjzonens udbredelse er blevet markant forøget fra VVM 2011 til VVM 2021, FIG 1 og FIG 2, mange strækninger med en forøgelse på 100%, hvilket bekræfter ovennævnte, og beviser nuværende metodes utilstrækkelighed. Med dette simple konkrete eksempel baseret på Vejdirektoratets egne beregninger, burde al yderligere dokumentation være overflødig. Alligevel dokumenteres der yderligere på følgende side.

Af ovenstående årsag er beslutning om linjeføring taget på et forkert og misvisende grundlag baseret på VVM 2011, og bør revurderes med supplerende støjberegninger.

Forskel på VVM støjkort fra 2011 til …

FIG 1

…VVM 2021 – fordobling på de fleste strækninger på blot 10 år !

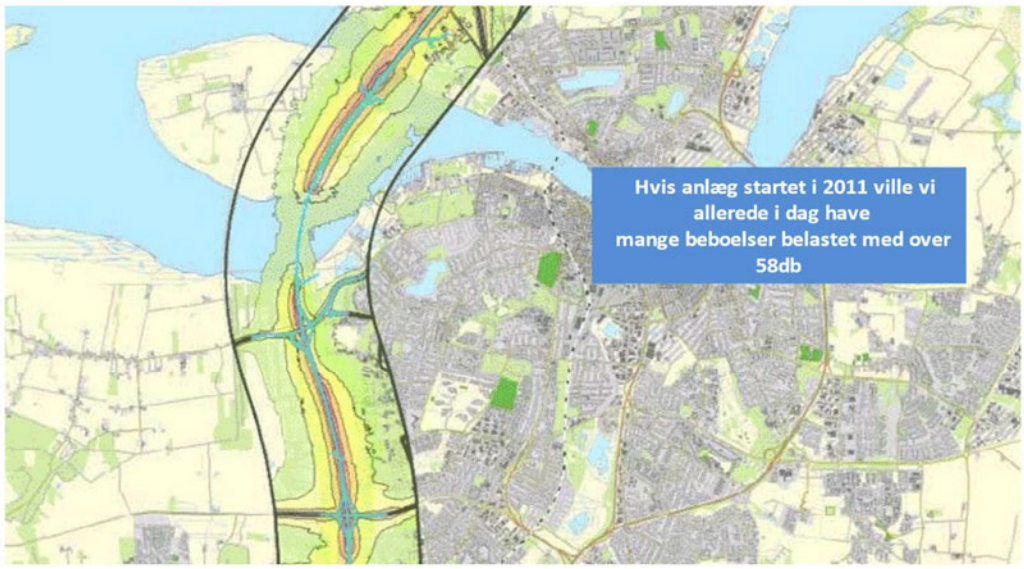


FIG 2

Hvad vil en beregning vise i 2031?

FIG 3 herunder illustrerer hvor markant støjudbredelsen forøges med stigende trafiktal, specielt i medvind som beboerne må leve med 2/3 af tiden i Egholmlinjen. Vinden er den største meteorologiske faktor for støjudbredelsen. Baseret på 40 års vindmøllestatistikker, kan det med sikkerhed påvises, at der i Aalborgområdet blæser væsentligt mere end landsgennemsnittet og samtidig 2/3 af tiden fra vest. Da Egholmlinjen er placeret vest for byen, og på store strækninger hævet over terræn i typisk 3-4m's højde, og nord for fjorden, 4 km motorvej i kote-højde 9-11m, samtidig med beboelserne generelt findes på stigende terræn mod øst, får vinden særdeles stor indflydelse på støjgenerne langs Egholmlinjen for alle bydelen på læ side. Silkeborg er desværre et sammenligneligt eksempel hvor støjberegningerne var særdeles fejlagtige, men der stilles stadig ingen garantier for støjberegningernes validitet.

I illustration herunder er anvendt 65 dB zonen til sammenligning, hvilket er meget støjende og en fordobling ift. 55 dB. Her kan man se at Lden 65 dB som udgangspunkt findes i en afstand på 130m fra motorvejen ved 30.000 køretøjer/døgn (ATD) i dette eksempel, og samme støjniveau ved fx 60.000 ATD i medvind på en afstand på 410m, så trafikstigning og medvind har så stor betydning. For 53 og 58dB er afstandene væsentligt større/længere ude, da der er tale om en halvering at støjen ift. 65 dB. På lignende vis kan man lave en sammenligning med 58 dB zonen, men forholdet er det samme. Dvs. som myndighed kan man planlægge bebyggelse og acceptere nuværende beboelse på meget kort afstand fra vejen, selv om man med sikkerhed ved, at støjzoneudbredelsen stiger markant, og over grænseværdierne – både i 0 vind, gennemsnitsvind og medvind.

Myndighedernes svar på konsekvenserne i ovenstående eksempel med fordobling at trafiktallet fra 30.000 til 60.000 ATD, vil være at det har negligerbar betydning, da støjen kun stiger 3 dB som knap er hørbart, hvilket er korrekt, men absolut ikke fyldestgørende og objektivt.

Nævnte forhold kan man som ansvarlig politiker ikke negligere, da beboere med sikkerhed belastet med vejstøj over 58 dB på et tidspunkt, og endnu mere med de lokale vindforhold. Derfor må støjgrænserne baseres på vejens maksimale kapacitet som minimum, og med al sund forebyggende fornuft, også den fremherskende vindretning, inklusiv en relevant usikkerhedsfaktor, som man gør i mange andre sammenhænge.

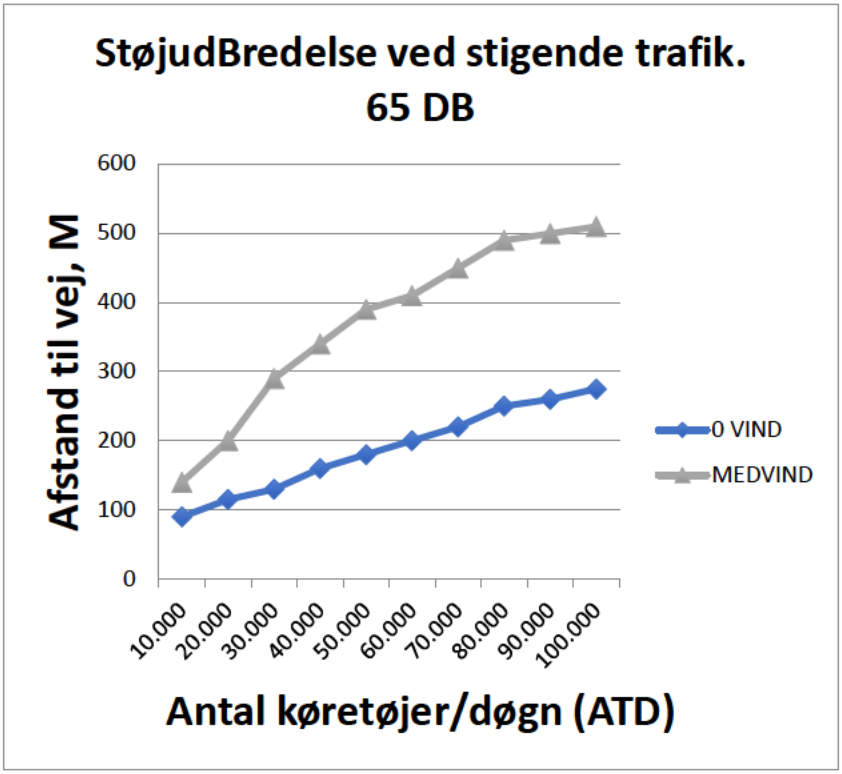


FIG 3

Støjberegningerne er baseret på en gennemsnitlig meteorologiske database, der skulle tage højde for vindretninger i Danmark. For at vurdere dette må man analysere støjkort over vand hvor støjen ikke påvirkes af landskabet. Når man ser på støjudbredelser over vand i VVM'erne, er der forsvindende lille forskel på støjudbredelsen øst og vest for de pågældende veje. Når man foreligger det for eksperter vedkender de at det "ikke ser rigtigt ud", når man som i Nordjylland har vestenvind 2/3 af året. Derfor foreligger nu en ny beregning for Egholmlinjen som VD ikke ønsker at udføre, baseret på hverdagstrafik og let vestlig vind, hvilket resulterer i, at 26.000 borgere i Aalborg vil blive belastet med sundhedsskadelig støj. Det er man nødsaget til at tage hensyn til. VD erkender at man i Nordjylland kan have afvigelser fra den gennemsnitlige vejrdatabase (4 vejrklasser ud af 9), men finder det ikke nødvendigt at beregne. Man kan modsat spørge sig selv – hvorfor ikke? Det giver et mere realistisk billede, hvis man reelt ønsker at sikre beboerne mod sundhedsskadelig støj. Som reference anvender andre lande også supplerende støjberegninger ud over Lden – så som medvindsberegninger, maksimumsværdier, Lday, trigger værdier for støjdæmpende tiltag, forpligtende lovgivning og subjektive støjforhold som man vurderer relevant at tage i betragtning i de konkrete vejprojekter.

Nedenstående FIG 4 viser hvor stor en del af Aalborg og Nørresundby der vil blive belastet med sundhedsskadelig støj øst for motorvejen, med VVM trafiktal. Støjniveau og udbredelse vil stige yderligere med tiden.

FIG 4

I VVM 2021 er der planlagt støjskærme, hvoraf en stor del er placeret langs E45. Se FIG 5, markeret med sorte streger.

Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer, iht. Miljøstyrelsens notat ved 52db.

Støjskærm ved Dall Villaby

Støjreduktion på E45 ved Dall Villaby fratrækkes i støjbelastningen for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabelt og misvisende.

FIG 5

Støjreduktionen på E45 øst for Dall Villaby har intet at gøre med støjen langs Egholmlinjen og dennes påvirkning af trafikmønsteret og tilhørende støjgener. At man vælger at støjreducerer øst for Dall Villaby er fornemt, da beboerne har ventet på dette i mange år, men at fratrække det i det samlede støjregnskab for Egholmlinjen, viser intet om linjeføringens støjbelastning. Støjskærmene ud for Dall Villaby giver en meget stor reduktion i den samlede støjberegning, da byen er særdeles støjplaget. Man kunne have valgt at støjdæmpe ud for Gug og fratrukket dette - det ville have være lige så misvisende. På denne måde har man kunne fremvise et Støjbelastningstal SBT, der er pyntet og langt bedre end reelt - og særdeles misvisende. Som Folketingspolitiker bør man forholde sig til, hvorvidt nævnte beregningsmetode giver et retvisende billede.

Vejdirektoratet henstilles til at beregne støjgenerne for Egholmlinjen uden reduktion pga. støjskærme ved Dall Villaby, så læserne af VVM'en kan se det reelle støjbillede af Egholmlinjen.

At udviklingen fortsætter i en forkert retning kan man allerede konstaterer nu. Iht. VVM 2021 er der beboelse i Sofiendal Enge der overskrider grænseværdien på 58 dB, og yderligere ny bebyggelse på over 100 boliger er planlagt i 58-63 dB zonen. Desuden er ny børnehave opført med stort fokus på udendørsaktiviteter for børnene, beliggende i 58-63 dB Lden zonen, selv med en støjvold, vel at mærke for en børnehave der kun er åben i hverdagen.

Hvis man ønsker at tage støj alvorligt ift. en børnehave, vil man selvfølgelig anvende Lday (støj mellem kl. 07-19), som dækker det reelle tidsrum børnehaven anvendes.

Som borger må man konstatere at den vejledende grænseværdi på 58 dB er uden virkning, og beboerne er ladt i stikken uden retslige krav eller sikkerhed ved disse overskridelser. At myndighederne ikke forholder sig til disse overskridelser eller forhindre disse, at kommunen fortsætter med at udstykke i støjzoner over 58 dB, er uacceptabelt og uforståeligt, specielt i lyset af, at selv når grænseværdien overholdes iht. en usikker trafikprognose der ofte er underestimeret, så vil grænseværdierne være overskredet straks trafiktallet overstiger prognosen, hvilket er set ske allerede ved åbning at nye veje. Sagt på en anden måde – VD bør besvare, hvad argumentet er for at anvende en særdeles usikker trafikprognose, når vejens maksimale kapacitet er en langt mere sikker værdi, der samtidig giver en langsigtet støjberegning der reelt sikre borgerne mod overskridelser af grænseværdierne, så man ikke senere skal til at lave støjdæmpning, pga. midlertidige trafikprognoser. Støjdæmpning som i øvrigt ikke altid er tilstrækkelige, da de kun har begrænset effekt. Vejbroer er også bygget således de kan bære vejens maksimale trafik inklusiv en sikkerhedsfaktor!

Allerede nu overvejer man yderligere støjdæmpning på Egholmlinjen, hvilket beviser at man allerede nu er bagud ift. virkeligheden. Virkelighedens trafikstigningerne har overhalet VVM 2011 og 2021. Dette dokumenterer tydeligt planlægningsmetodens utilstrækkelighed og manglende tidshorisont med store sundhedsskadelige konsekvenser for beboerne langs motorvejen. Det kræver refleksion både hos myndigheder og Folketingets medlemmer.

På den baggrund er det derfor vanskeligt med de nuværende planlægningsmetoder, at have begrundet tillid til, at man fra statslig- eller kommunal side reelt ønsker at beskytte borgerne mod sundhedsskadelig støj.

Derfor kræver det lovgivning på området, hvis udviklingen skal vendes. Derfor appelleres til, at der skabes lovgivning som varetager sundhedsmæssige hensyn til borgerne ved planlægningen og etableringen af motorveje, samt løbende sikrer støjen overholder fastsatte grænseværdier, og at støjberegningerne som et absolut minimum er baseret på vejens maksimale kapacitet – ellers er det umuligt at tage hensyn til den kommende støj. Dernæst at Miljøstyrelsens nye notat med foreslået grænseværdi på 52 dB anvendes.

At løse problemerne på sigt hvis det skulle vise sig nødvendigt, som foreslået fra officiel side, kan ikke accepteres som en løsning. Et projekt af denne størrelse kan ikke være baseret på formodninger og ikke specifikke løsninger. Som minimum må det dokumenters, at støjgrænserne kan overholdes ved vejens maksimale kapacitet. Specielt set i lyset af, at Vejdirektoratet konstaterer, at det er urealistisk og ikke praktisk muligt at støjdæmpe med særlig effekt visse steder på Egholmlinjen, og specielt på Lindholm-strækningen, som placeres i en højde på kote 10-11m i ca. 4 km. Desuden bør støjberegninger også foretages ud over 1000m.

VVM støjberegninger er ikke bedre end de forudsætninger de er baseret på. Vi opfordrer derfor til at disse beregninger kvalitetssikres med kontrolmålinger fra andre vejprojekter, fx i Silkeborg, før en ny VVM støjberegning foretages for Egholm-linjeføringen og inden en anlægslov kan vedtages. Hvis dette ikke efterkommes, må det være et relevant krav, at myndighederne stiller garanti for at grænseværdierne overholdes.

Ud over en nødvendig debat og diskussionen om beregningsmetoder og grænseværdier mv., taler resultaterne fra EEA-rapport 22/2019 sit tydelige sprog. Aalborg er Danmarks mest støjbelastede by og ingen tysk by til sammenligning er lige så støjbelastet. I Danmark er 23% af befolkningen støjbelastet – mere end det dobbelte af tilsvarende støjbelastning i Tyskland. I perioden 2012-2017 steg støjen med 16% i Danmark, i Tyskland faldt den med 21%.

Selv med udfordringer i sammenligninger af støjgener mellem lande, kan udvikling i det enkelte land ikke betvivles. Derfor må de danske myndigheder vise, at de reelt ønsker at ændre denne udvikling i Danmark.

Hvis de nuværende planlægningsmetoder og støjberegninger fortsætter uændret, vil denne uacceptable udvikling fortsætte, og Egholmlinjen vil desværre kun bidrage.

EU's åbningsskrivelse af 10/10-2019 påtaler at Danmark ikke opfylder VVM direktivets krav, bla., men ikke udelukkende, at; *"Danmarks uklare nationale regler for vedtagelsen af projekter ved lov, en ukorrekt gennemførelse af bestemmelserne om høring af offentligheden og myndighederne samt ukorrekte nationale bestemmelser om, hvad bygge- og anlægstilladelser skal indeholde."*

Der henstilles til at VVM-processen -og rapporten omgøres, således at alle forhold opfylder de i EU's åbningsskrivelsens mangler og påtaler. Folketinget kan ikke godkende en anlægslov basere på en VVM-proces og VVM-rapport der IKKE opfylder EU's krav hertil.

På Høring i Trafikudvalget (TRU) d. 20/1-2020 stillede TRU formand Jeppe Bruus spørgsmålet "Hvorfor overraskes vi alle af at vejstøj – den er nærmest eksploderet – bare inden for de sidste 5-6 år?". Dette spørgsmål er hermed besvaret. Nærværende dokumentation viser med al tydelighed, at de nuværende planlægningsmetoder resulterer i systematisk sikkerhed for at vi overraskes af støj, da myndighederne udelukkende anvender Lden og kortsigtede trafikprognoser der ikke tager højde for det langsigtede støjniveau og i øvrigt uden sikkerhedsmargin eller konservativ tilgang. Jeg ser frem til formand Jeppe Bruus tiltag for at standse den uheldige udvikling han fremhævede på nævnte høring som et stort problem.

Der må derfor konkluderes

- **at støjberegningerne er utilstrækkelige og at Egholmlinjen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt**
- **at støjberegningerne i fremlagte VVM ikke er fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet, og dermed ikke sikre beboerne langs linjeføringen mod sundhedsskadelig støj og støj over 58 dB Lden**
- **at usikkerheden i støjberegningerne fortsat eksisterer og er uacceptabel stor, nøjagtigt som vi kender det fra Silkeborg**
- **at de specielle lokale vindforhold bør tages i betragtning**
- **at en motorvej der det meste af strækningen er hævet over terræn fra 3m til ca. 10m, med beboelse på stigende terræn på læ side af den primære vindretning, gør det til et historisk projekt uden sammenligning, der kræver ekstra opmærksomhed og ekstra sikkerhedsmargin i støjberegningerne**

Efter foretræde for TRU d. 6.4.2021, gav MF Orla Hav (S) udtryk for, at den fremlagte dokumentation gav anledning til skærpet opmærksomhed og yderligere overvejelser ift. støjgener. Jeg ser frem til at dette fremkommer inden anlægsloven kommer til afstemning i Folketinget.

…… o O o ……..

Aalborg den 30. december 2021.

Indsigelser mod den vestlige motorvej i Aalborg.

Aalborg, Nørresundby, Vendsyssel og Himmerland trænger absolut til en større kapacitet til at krydse Limfjorden. De nuværende forbindelser er hårdt belastet, og det vil absolut være en fordel for alle parter at kapaciteten udvides.

Men – men. En udvidelse af mulighederne til at krydse Limfjorden bør gøres med omtanke.

Det nuværende forslag om en vestlig motorvej over Egholm bør gennemtænkes endnu en gang.

1. Den vestlige motorvej over Egholm er den markante dyreste løsning frem for evt. at udbygge Limfjordstunnellen.
2. Der er og bliver bygget enorm mange boliger i Hasseris og Sofiendals enge. Alle disse boliger vil blive berørt af en vestlig motorvej med en konstant støj, hvis der ikke også bliver bygget støjværn (som der ikke er planer om for nuværende), og som jo ikke fjerne al støj. Endvidere kommer vinden i Danmark ofte fra vest, og det vil selvsagt forstærke støjniveauet.
3. Den fredelige og skønne ø Egholm bliver ødelagt af motorvejen tværs over øen, ligesom øen vil blive ødelagt af støj fra motorvejen.
   Efter den nuværende plan vil den vestlige motorvej blive anlagt ”på pæle” – altså hævet over niveau. Det vil medføre, at motorvejsstøjen vil sprede sig længere væk.
4. Byen Aalborg har den største udvikling i den østlige del. Det drejer sig om bl.a. havneområdet, større virksomheder, uddannelsesinstitutioner (UCN /Universitetet m.v.) og det nye super sygehus. I alle disse institutioner er der mange arbejdspladser, mange studerende og megen trafik til og fra området.

Trafikken fra det vestlige Vendsyssel – specielt Jammerbugt Kommune – vil formentlig komme til at bruge den vestlige motorvej over Egholm, men da langt hovedparten af denne trafik skal til Aalborg Øst til de store arbejdspladser / uddannelsesinstitutioner, vil det kræve en væsentlig bedre infrastruktur gennem Aalborgs sydlige bydel. Den nuværende infrastruktur kan ikke bære mere end den nuværende trafik. Denne infrastruktur er allerede nu overbelastet.

5. En udbygning af den eksisterende Limfjordstunnel vil være væsentlig billigere end en vestlig motorvej. En udbygning af tunnelen vil også have den fordel, at den kan trafikstyres således man kan åbne for flere kørebaner i den retning (nord eller syd) hvor der på aktuelle tidspunkter kan være et stort trafikpres. Det hjælper en vestlig motorvejsforbindelse ikke på.
6. Set fra mit synspunkt vil en vestlig motorvejsforbindelse mellem Himmerland og Vendsyssel således være den absolut dårligste og dyreste investering for samfundet, og vil efterfølgende give store infrastrukturelle problemer med trafikken til de store arbejdspladser / uddannelsesinstitutioner i Aalborg Øst.
7. Derfor: Udbyg den nuværende Limfjordstunnel med et eller flere rør.

Henry Petersen,

Hærvejsmotorvej
NEJTAK

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Denne lov bør ikke vedtages af følgende grunde:

1) Den vil medføre helbredsskadelig støj, som vil påføre samfundet storesundhedsudgifter, foruden at det vil være en tragedie for de berørte og deres familie. Det er ikke realistisk, at denne støj kan begrænses så meget, at det ikke vil ske.

2) VVM-undersøgelsen indeholder adskillige graverende fejl. Der tages bl.a. ikke højde for, at der er beskyttede arter som strandtudser og lysbugede knortegæs på Egholm.

3) Vi har ingen retslige garantier for, at miljølovgivningen overholdes, når det kun er Tansportministeriet og Vejdirektoratet, der laver VVM-undersøgelser. Der er ikke længere mulighed for klage til planklagenævnene efter amterne er blevet nedlagt. Miljøministeriet har ikke været involveret. EU er ikke hørt. EU vil ikke formentligt ikke kategorisere Egholmmotorvejen som en samfundskritisk infrastruktur.

4) Man bør ikke gennemtvinge en motorvej, når der er så stor modstand imod den. Man knægter folks demokratiforståelse, når man majoriserer borgerne på den måde.

5) Hvis man alligevel vil gennemtvinge denne misforståelse, bør man give alle grundejere, der vil få mere end 53 dB i støj, tilbud om total ekspropriation.

6) Der er mange andre kritikpunkter. Man bør følge andre landes politik (f.eks. Wales og Østrig), hvor man ikke vil bygge flere motorveje for at stoppe den globale opvarmning. I øvrigt ligger Danmark på plads nr. 2 blandt de europæiske lande med hensyn til antal motorvejs kilometre i forhold til dels befolkningens størrelse, dels landets areal. (VI er kun overgået af Spanien). Har vi ikke motorveje nok ?

Med venlig hilsen

Hærvejsmotorvej NEJTAK
December 2021

31. december 2021

Kære politiker,

Om 20 eller 30 år vil vores børn spørge hvad vi gjorde for at redde klimaet.
Jeg håber du vil se dine børn og børnebørn i øjnene og sige, ”Jeg gjorde **alt** hvad jeg kunne for at passe på naturen og miljøet”.
Jeg håber du vil sige, ”Jeg hører til den generation der blev klogere, dem der havde modet, dem der turde stoppe op og lige tænke en ekstra gang”.

Lige nu er man ved at gennemtrumfe en katastrofal beslutning for både dyr, mennesker og miljø i Nordjylland. En beslutning om anlæg af en motorvej, der strider imod alle klimaprogrammer og fine intentioner om at bevare grønne rekreative områder for mennesker, natur, og fredede dyrearter.

Hen over to af de allervigtigste drikkevandsboringer ved Aalborg, - områder der førhen har været underlagt de strengeste restriktioner, her vil man nu, helt uden betænkninger, anlægge en firesporsmotorvej. Hen over det, der så smukt, men tilsyneladende ligegyldigt, hedder Natura 2000 områder.

Man vil lægge en firespors motorvej hen over den lille naturperle af en ø, Egholm, der huser fredede dyrearter, og fungerer som naturfristed og rekreativt område for utroligt mange Aalborgensere, for skoler, børnehaver for ældre og for turister.

Aalborg er en by med meget få grønne rekreative områder, og ganske få muligheder for borgere, hvor man kan komme ud og udfolde sig i naturen, og hvor man kan finde ro. Men ved Limfjorden i den vestlige ende af Aalborg, er der et helt unikt område fuld af liv, der bliver brugt af masser af børn og unge, voksne som gamle.
Her kan man bade i friluftsbad, padle og sejle kajak på fjorden, man kan gå ture langs havne - og kystlinjen, sidde og se solnedgangen og nyde stilheden. Og man kan tage den lille færge over til Egholm.

Nu vil man påføre mindst 26.000 borgere fremover at skulle leve i det støjmareridt en sådan motorvej vil afstedkomme. Man pakker Aalborg helt ind i motorveje både i Øst og vest, og ødelægger samtidigt noget af det allervigtigste, der netop gør Aalborg til en attraktiv og dejlig by at bo i.

I Østrig tør de tage modige beslutninger der tænker på fremtiden, miljøet og de kommende generationer. Her tør man se på hvilke reelle miljømæssige konsekvenser der er ved motorvejsbyggeri. Man tør prioritere miljøet og tænke utraditionelt og fremtidssikret.

Hjælp os her i Nordjylland med at se på de mange alternativer der er foreslået, i forhold til at bygge en tredje Limfjords forbindelse. Løsninger der tager hensyn til miljøet og menneskene, og de skadelige effekter på omgivelserne.
Hjælp Aalborgs politikere med at få øjnene op for hvad der sker med vores klima, og vores allesammen natur. Hjælp dem ud af gammel vanetænkning, og hjælp dem med at finde en anden, langt mindre skadelig beslutning og hjælp os med at få stoppet motorvejen over Egholm.

De bedste hilsner
Ide Bylin Bundgaard

Modtager
Vejdirektoratet
Niels Fejer Christiansen

Afgiver
Ingeborg Nielsen

Høringssvar til:
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse

Baggrund for høringssvar

Herværende høringssvar afgives af Nørholm og Omegns Borgerforening og Nørholm Egnens Samråd. Foreningerne er geografisk forankret i Aalborg Kommunes Planzone 6, hvorigennem den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse har sin linjeføring syd for Limfjorden.
Vi repræsenterer lokalområdet langs Nørholmsvej fra Byskiltet ved Aalborg By til Klitgårds Fiskerleje i Vest.

Vi har i vores regi ikke kompetencer til at vurdere om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er den eneste rigtige løsning, men vi har forbehold for indholdet i "Udkast til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", samt i forhold til det forløb der har været som optakt til Lovforslaget.

1.) **Forarbejdet til lovforslaget**

De gennemførte VVM undersøgelser har ikke med nogen faglig overbevisning dokumenteret hensyntagen til de asbestforhold der er omkring linjeføringen i form af ældre asbestdeponi.
Der er tale om asbestdeponi, der blev anlagt uden sikring af fjordmiljøet.
Først senere i 1988 blev arealet sikret langs fjorden. Det vil sige at der er overvejende sandsynlighed for, at der findes asbestfibre spredt i et større område langs fjorden, også der hvor linjeføringen skal krydse fjorden.
Desuden skal der i forbindelse med linjeføringen etableres en tilkørselsvej, som kommer til at løbe tværs gennem de kendte asbestdeponi.
Det anfægtes at ingen af disse forhold er tilstrækkeligt belyst i de hidtidige VVM undersøgelser.

Trafikale undersøgelser

Der er ikke forud for anlægsloven foretaget dybdegående trafikundersøgelser der belyser de faktiske forhold. Herunder om der kunne tænkes andre og mere samfundsøkonomiske løsninger. Man kunne med fordel have benyttet sig af en svensk model der benævnes Fire-trins princippet, som belyses i det efterfølgende afsnit.

1. Tænk dig om
Første skridt er først og fremmest at overveje tiltag, der kan påvirke behovet for transport og rejse samt valg af transportform.

Eksempler på tiltag: Placeringer, arealanvendelse, skatter, afgifter, parkeringsafgifter, tilskud, samarbejde, rejsefri møder, hastighedsgrænse, koordineret distribution, information, markedsføring, rejseplaner og -programmer med videre.

2. Optimering
Det andet trin involverer implementering af tiltag, der fører til en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.

Eksempler på tiltag: omfordeling af arealer, busbaner, signalprioritering, ITS-løsninger, specialdrift, koordineret togplan, øget frekvens, logistikløsninger, rejseplanlæggere og så videre.

3. Genopbygning
Om nødvendigt udføres det tredje trin, som involverer begrænsede ombygninger.

Eksempler på tiltag: forstærkninger, trimmeforanstaltninger, bæreevnetiltag, udvidelse, perronudvidelse, omfarts-spor, ramper, uddybning i sejlrender, ITS-løsninger, overkørsler, installationsspor mm.

4. Byg nyt
Fjerde trin udføres, hvis behovet ikke kan opfyldes i de tre foregående trin. Det betyder nye investeringer og/eller større ombygningstiltag.

Eksempler på tiltag: nye jernbaner, dobbeltspor, omfartsveje, nye motorveje, transportinvesteringer, centrale kombi-terminaler, cirkulationspladser, nye stationsplaceringer, BRT-løsninger, elmotorveje, forbindelser til lufthavne, busbaner, nye mødespor med mere.

Det ville efter vores opfattelse have været rettidig omhu, om de ovenfor nævnte principper var blevet fulgt, samt at det aktuelle lovforslag til anlægslov blev udformet efter, hvilket af de 4 trin der var det mest samfundsøkonomiske og klimamæssigt mest ansvarlige.
Det anfægtes, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse alene hviler på politiske argumenter og ikke på faglighed og saglighed, som beskrevet i "Fire-trins princippet".

2.) Demokratiske principper

Af lovteksten i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at såvel kommunale myndigheder, som Regionale myndigheder, private borgere og foreninger i øvrigt, bliver frataget enhver mulighed for at gøre indsigelser, eller afgive klager over forhold som strider mod eksisterende lovgivning. Desuden fratages man muligheden for retslig prøvelse ved anfægtelse af anlægsarbejdet.

Vi finder det dybt angribeligt, at de retsprincipper der i øvrigt er gældende i vores demokratiske samfund, på denne måde sættes ud af funktion. Desuden sætter vi spørgsmålstegn ved om disse forhold kan være grundlovsstridige.

3.) Anbefaling

Som direkte berørt part forventer vi at lovgiverne tager det hensyn, at hvis vi i lokalområdet skal tåle de følgevirkninger en vedtagelse af " Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse" vil påføre os, at der så sikres at en vedtagelse af loven sker på et så oplyst og fagligt grundlag, at der ikke kan herske nogen som helst tvivl om, at den valgte løsning på alle parameter er den ubetinget bedste løsning.

Det er i midlertidig ikke den opfattelse vi som borgere sidder tilbage med.

På den baggrund, som anført i punkt 1 – 3, anmoder vi om, at lovforslaget udskydes og at hele processen i forbindelse med lovgrundlaget sættes på pause, indtil der er foretage nogle flere og mere dyberegående undersøgelser af hele projektet.

Aalborg / Nørholm d. 28. december 2021

Pva.

Ingeborg Nielsen

Vedrørende 3. Limfjordforbindelse

Høringssvar angående udkast til anlægslov

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave, at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der SKAL forholde sig til om projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele.
Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.
Jeg er også meget utryg ved denne VVM fra 2021, en utrolig mangelfuld proces, som ikke engang medtager alternativer til Egholmmotorvejen. Borgerinddragelsen kan ligge på et meget lille sted. Transportforliget blev vedtaget inden høringsfristen var udløbet, så der kan overhovedet ikke være nogen, der har forholdt sig til alle vores tidligere indsendte indsigelser. Det samme gør sig gældende for 2011.
Det er en meget uskøn proces. Først den korte deadline hen over julen, og Aalborgs nye byråd har ikke haft mulighed for at drøfte sagen, da den tiltræder 01.01.2022. Det er faktisk et byråd som fordoblede sine mandater i en koalition af modstandere af linjeføringen over Egholm.
Endnu værre er det, at Transportministeren med anlægsloven får magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, med den begrundelse at sagen er kompleks. Dvs. ”Magtens tredeling sættes ud af kraft og klageadgangen afskæres af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.” Dette er fuldstændig uacceptabelt.

Jeg er stor modstander af Egholmmotorvejen, som jeg klart har tilkendegivet I tidligere indsigelser, men som jeg kan forstå ikke er blevet taget hensyn til endsige læst. Men denne gang SKAL borgerne høres. Det er der regler for.

Det er utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.
Væsentlig viden om 179.000 ton asbestholdigt materiale er udeladt af mangeårige VVM-processer – måske bevidst. En stor del af det har ligget mange år uden kystsikring. Hvis først man begynder at grave i det, kan det ikke oprenses, og kan derfor spredes i vandet til fare for mennesker og dyr. Asbest er den eneste kendte grund til bughinde- og testikelkræft. Hvis det ikke bliver undersøgt inden man begynder at grave ud til Egholmforbindelsen, kan det have uanede konsekvenser for fødekæden i havet og dermed for folkesundheden for Aalborgs borgere, og er således den uundgåelig effekt af anlæg af Egholmlinjen. Samtidig ved man at der er et deponi på 84.000 ton asbestholdigt materiale ved udfletningen ved Dall, som heller ikke er beskrevet i VVM-rapporten. Borgerne i Aalborg har i forvejen været rigtig hårdt ramt af Eternitfabrikkens dårlige håndtering af den farlige asbest. Jeg finder det stærkt bekymrende at lovudkastet fritager anlægsmyndighed, samt anlægsprojekt fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.
Miljøkonsekvensrapporten er desværre meget mangelfuld, og dybt kritisabelt at den ikke er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet. Jeg må derfor konstatere at VVM 2021 er yderst mangelfuld.
Under et samråd i Folketinget d. 10.6.2021 udtalte transportminister Benny Engelbrecht, at man ikke forventer at finde asbest i linjeføringen for en motorvej i Egholmlinjen, og hvis man mod forventning skulle finde asbest, så vil det blive håndteret efterhånden som det dukker op.
Ministeren kender tilsyneladende ikke Aalborgs historie. Den planlagte Egholmlinje vil træffe mindst 3 større asbestdeponier.

Det viser sig at et deponi for asbestholdige materialer lige syd for Limfjorden ikke er medtaget i VVM undersøgelsen for den tredje Limfjordsforbindelse, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden. Det er i hvert fald planen i det historisk store byggeprojekt, der har været diskuteret i mere end to årtier. En jordforureningsattest fra Region Nordjylland viser nemlig, at linjeføringen er blevet lagt igennem en godkendt fyldplads for et af de største nordjyske erhvervseventyr, Dansk Eternit Fabrik.
Vi må derfor forlange at hele asbest-problematikken bliver undersøgt inden anlægsloven vedtages.

Det er uforeneligt med EU-retten, at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbugede knortegæs, der er udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens få levesteder. Vi er forpligtiget til både på europæisk og national plan at beskytte disse to arter, som sammen med andre truede dyrearter lever på Egholm. Det er bilag 4 arter, som er beskyttet af EU's naturbeskyttelsesdirektiv. Det indebærer at myndighederne skal sikre sig, at de ikke tillader eller planlægger aktiviteter, det kan skade dyrenes yngle- raste- eller fourageringsområder, og især hvis der findes alternativer (østforbindelsen), som der gør.
Uanset hvad man måtte mene om den trafikale løsning, kan ingen være ligeglade med, om international lovgivning bliver overholdt. Hvad enten det er pandaer eller Danmarks svar på pandaen, den lysbugede knortegås, der skal beskyttes.
International lovgivning skal overholdes.

Det er uansvarligt at gamble med aalborgensernes drikkevand. Der er meget stor risiko for forurening af to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen, men også i driftsfasen. Jordbunden omkring Dragstrup og Lindholm Vandværk er meget sårbar, da den består af kridt, kalk med grus over, som gør at der kan ske en udvaskning i både anlægs- og driftsfasen. Der er f.eks. heller ikke taget hensyn til, at forurenende partikler fra bilerne vil spredes ud over terrænet. Egholmmotorvejen anlægges tæt ved en af de vigtigste vandboringer i Aalborg, der forsyner en tredjedel af Aalborgs borgere med rent vand, der kan drikkes direkte fra hanen. Beboerne omkring den vandboring må ikke engang så kløver i deres haver, endsige tisse i dem. Der er også forbud mod ændring af terræn og byggeri. Men man må altså gerne anlægge en motorvej!!!
Ingen gambling med aalborgensernes drikkevand.

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere. Aalborg er i dag en af de mest støjplagede byer i Danmark, og derfor er det helt uhørt at tænke på at anlægge en motorvej så tæt ved byen, som det bliver, dette frarådes også af alle byplanlæggere. Aalborg har i forvejen E45 mod øst helt tæt på byen, så byen bliver omkranset af 2 støjende motorveje. Trafikstøj - især vejtrafikstøj - er den væsentligste kilde til støjbelastning i Danmark.
Man ved nu at støj dræber ca. 800 mennesker om året i Danmark eller medfører forskellige sygdomme bl.a. hjerte/kar problemer, diabetes, tarmkræft, stress med dårlig livskvalitet til følge, og som hvert år koster samfundet mange penge. Støj er sundhedsskadeligt
De samfundsøkonomiske omkostninger er store: "3,4 milliarder (Transport og bygningsudvalget 2016) 4,4 milliarder (TRU Høring 20/1-2020, COWI)".
Beboere langs motorveje er ca. 10 dB mere generet end beboere langs byveje.
Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer. WHO anbefaler 53 dB. Det er i sig selv problematisk at Danmark ikke opfylder de anbefalede standarder. Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at

”Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig **stærkt** generede i forhold til mennesker lang byveje”.
Egholmforbindelsen ligger vest for Aalborg, som i dag er et meget grønt og rekreativt område med så godt som ingen støj. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder i varierende afstande (bl.a. Dall, Dall Villaby (som bliver klemt inde mellem to motorveje), Sofiendal Enge, Hasseris Enge og ved Nørholmsvej). En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand. Lavbroen vil også gå over vand, hvor støjen lettere forplanter sig, især med den fremherskende vestenvind og derfor også svær at støjdæmpe. Ca. 70-75% af dage i kalenderåret blæser det fra vest. Det er støj, der når helt ind til Vestbyen og vores flotte anlagte Fjordpark, hvor borgerne i Aalborg nyder at tilbringe megen fritid om sommeren.
Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.
Jeg finder det uacceptabelt at man bilder folk ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen, i stedet bør vi nedbringe støjen, der hvor den er og forbedre E45, måske ved at overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.
Etablering af Egholmlinjen vil medføre støjpåvirkning af omgivelserne, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores. Efter klimaforskeres mening er en Egholm-motorvej klimamæssigt uansvarlig. Bare etableringen af anlægget vil have meget store klimapåvirkninger. Ca. 5% af regionens klimapåvirkning pr. år, som slet ikke er medtaget i VVM-redegørelsen, hvis den var det, var den slet ikke rentabel for samfundsøkonomien.
Eftersom motorvejen først står færdig efter 2030 kan Danmark ikke opfylde de krav til klimaet, som vi har forpligtiget os til. Motorvejen vil generere en stigning af vejtrafikken, inkl. privatbilismen.
Regeringen viser ikke ansvar, vi skal vise vejen frem.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at Egholmlinjen vil påvirke Egholm som turistdestination. Fremover vil øen ikke have den samme værdi for turismen, da mange af de oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt. Prøv at forestille jer, hvor mange storbyer, der vil elske en sådan turistattraktion, at kunne sejle fra en storby og så på 5 minutter være på en ø, uden larm og med et unikt dyre- og planteliv. På Aalborg Kommunes hjemmeside oplyses det, at den gæstes af omkring 100.000 besøgende om året.
Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.

Det er uansvarligt af Folketingets partier at vedtage en Egholmlinje. Det er overgreb mod borgerne i Aalborg, måske ovenikøbet ulovligt. Aalborg Kommune har valgt at betale 600 mill. til forbindelsen, det er der ikke lovhjemmel til + de har valgt at betal 2.5 mill til VVM-rapporten uden at medtage alternativer, som der er flere af. Derfor mener jeg ikke, at man kan vedtage en anlægslov uden først

at VVM-vurdere en øst forbindelse. Egholmlinjen er en elendig løsning, ja en lappeløsning og ovenikøbet en meget dyr én, ca. 7.5 milliard. Ifølge Vejdirektoratet vil Egholmlinjen aflaste med 24% og Limfjordsbroen med 9%. Mod vest er der ingen væsentlige større trafikmål. Og rent tidsmæssigt drejer tidsgevinsten sig om få minutter, meget dyre minutter. Egholmlinjen er ikke forbundet med E45, som er motorvejen mod øst igennem Aalborg. E45 er forbundet med hele Europa og Norden. I øst ligger byens største industrivirksomheder: Bladt Industries, Siemens Danmark med transport af kæmpe møllevinger, containerhavn, fragtmandscentraler, Universitetet og snart det nye Regionshospital. Oveni det, er der på Nørresundby-siden mod øst et nyt boligkvarter på vej med ca. 7000 borgere, som også må forventes af en del af dem skal krydse Limfjorden morgen og aften, hvor trængslen er størst. På Aalborg siden mod øst planlægger Aalborg Kommune også en større udvidelse af beboelse. Derfor totalt galimatias at planlægge en forbindelse mod vest, når trængslen er mod øst.
Derfor er det helt uansvarligt ikke at lave en VVM-redegørelse for den østlige forbindelse. Hvis man tager Vejdirektoratets tal for stigning i trafikken, som vil være 1,2%, vil det når Egholmlinjen står klar være en 0-løsning. Altså stadig kø ved Limfjordstunnelen, som vi ser det i dag. Vejdirektoratet har endda udtalt, at det er kommet bag på dem, at trafikstigningen er meget større end de havde regnet med.
Derfor kan det ikke gå for langsomt med at få alternativerne til Egholmlinjen belyst.

En af løsningerne hvad angår 3. Limfjordsforbindelse er et ekstra rør, reversibelt, parallelt med Limfjordstunnelen, som kan fungere som omkørsel på stedet ved uheld i de andre rør. Det aflaster 50-100 % hvilket er meget mere end en Egholm-motorvej, som kun aflaster 24 %. Man undgår desuden en masse problemer med støj, ødelagt natur og skyhøj pris. Prisen på paralleltunnelen kan anlægges for ca. det halve af Egholmlinjen.
Et andet forslag kommer fra trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, der er lektor emeritus ved Aalborg Universitet. Hans forslag er inspireret af professor Otto Anker Nielsen fra DTU, der spurgte, hvorfor han ikke tog udgangspunkt i trafikkens faktisk fordeling.
Forslaget går ud på at etablere en ny city-tunnel med 2x2 spor, der skal etableres vest for Limfjordstunnelen til erstatning for Kridtsvinget. Det skulle så blive enklere at krydse fjorden. City-tunnelen skal tage trafikken fra Aalborg C, mens Limfjordtunnelen tager motorvejstrafikken. Også en meget billigere løsning end Egholmmotorvejen. I dette forslag indgår en samlet løsning for trafikproblemerne i City S.

EFTERSKRIFT
Forslaget til Egholmlinjen har overhovedet ikke været underlagt aktuelle vurderinger ift. asbest, klimaet, støj og andre alternative forbindelser. Man har fra politisk side blot taget et ti år gammelt forslag (hovedsageligt fra VVM2011) og ukritisk genbearbejdet dette uden at skele til aktuelle forudsætninger og uden at sammenligne med andre mulige alternativer. Der findes flere muligheder som også er billigere, men man har bevidst forhindret, at de blev vurderet i bare nogen grad.

Som det fremgår af ovenstående, er der noget helt galt, når forslaget til Egholmmotorvejen bliver søgt fremmet fra politisk side. Det er skandaløst, at et så dårligt projekt i infrastrukturforliget kan opnå støtte, når der ikke sker en mere seriøs behandling.

Uvildige opinionsundersøgelser har desuden vist, at kun ca. 1/3 af borgerne i Aalborgområdet støtter Egholmlinjen, mens et absolut flertal ønsker en udbygning ved E45 som et selvfølgeligt alternativ. De nordjyske borgmestre, Aalborg byråd og regionsrådet er således helt ude af trit med lokalbefolkningen. Det senest afholdte byrådsvalg i Aalborg kommune understregede med stor tydelighed denne ulighed.

Det er jo fatalt forkert og totalt mangel på respekt for forvaltning af samfundets midler. Mange fagligt kompetente kritikere har påvist fejl og mangler ved projektet og fremkommet med gennemarbejdede alternative forslag, men de er bare fejet til side uden ordentlige begrundelser. Overordnet har politikerne undladt at forsvare deres handlinger og, når det er sket, har det som regel være med misvisende eller useriøse udtalelser og uden at give muligheder for dialog. Gentagne gange er andres synspunkter blevet latterliggjorte.

Det også totalt uacceptabelt, at de oversigtskort i VVM-redegørelsen, både vest og øst for Aalborg ikke er retvisende. Alle de boliger der er opført i vest, er slet ikke med på kortet. Og al den aktivitet og nye virksomheder og boliger mod øst er heller ikke vist. Kortene over rekreative interesser indgår heller ikke, ligeså de 10 vandsportsforeninger, der er i det vestlige Aalborg/Nørresundby. Men i stedet er der medtaget 2 motorsportsforeninger, som slet ikke bliver påvirket af forbindelsen.

Så vidt vides er det ulovligt at fremsætte en anlægslov, hvis der er fejl i grundlaget. I flg. udkastet til loven er VVM2021 grundlaget og dette er fejlbehæftet og mangelfuldt. Lovforslaget skal udsættes indtil et fyldestgørende og retvisende grundlag er tilvejebragt.

Resumé: Egholmmotorvejen vil med stor sandsynlighed give et enormt stort samfundsøkonomisk tab og slet ikke løse det ønskede trafikale behov. Den trængsel, der i flere år har været ved E45 vil vokse og vedblivende være der selv efter den påtænkte Egholmmotorvej bliver åbnet.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber

Høringssvar

Jeg undrer mig over processen angående linjeføring af en motorvej hen over Egholm. Den planlagte linjeføring strækker sig over 20 km langs den vestlige del af Aalborg fra Dall til Nørresundby. Der bliver lavet en tunnel under Limfjorden og en lavbro over Nørredyb, Desuden skal store dele af motorvejen hæves over niveau, da den går gennem store engarealer, som hvis det går, som organisationen Climate Central forudsiger (Nordjyske Stiftstiden 8. dec. 2021), vil stå fuldstændig under vand i 2050.

Alene det at motorvejen skal hæves bevirker en masse støj, som vil være over 58db i beboede områder. Derudover vil rekreative områder og beskyttede dyr gå tabt.

I løbet af året er den uafhængige tænketank GeoHav blevet opmærksom på eternitplader i området, hvor motorvejen skal være. I Rigsarkivet fandt de dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor 95.000 tons eternit er deponeret, En tiendedel af denne eternit er asbest. Der ligger altså 9.500 tons asbest på Klosterengen. Iflg. Vejdirektoratets VVM undersøgelse 2021, er der ingen asbest i linjeføringen. Der skiltes nu i området med, at der foregår asbestarbejde i området og store dele er spærret af for offentligheden. GeoHav påpeger tungmetaller i sedimentet i fjordbunden. Årsagen er sandsynligvis, at deponiet på Klosterengen lå ulovligt hen i 11 år helt ud til og i fjorden, men uden at være inddæmmet.

På trods af disse fund, der kan få alvorlige konsekvenser for kommende aalborgenseres helbred(kræft) – tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt

Det er påfaldende, at både Aalborg Kommune og Region Nordjylland ikke har kunnet fremvise papirer, der dokumenterer et asbestdepot lige netop der, hvor de politiske magthavere i både kommune og region meget gerne vil have en motorvej.

Heller ikke transportminister Benny Engelbrecht tager fundet af asbestdeponiet alvorligt.

Det er en uhyggelig glidebane for vores demokrati, der kan resultere i en miljøkatastrofe og i alvorlig sygdom for byens borgere. Det er åbenbart den måde, som trafikminister Benny Engelbrecht sammen med regeringen og de andre forligspartier endnu en gang vil tromle ”fremskridtet” frem på bekostning af den aalborgensiske og nordjyske befolkning.

Aalborg Alliancen er en konstruktion til 600.000.000 kommunale kroner, som jeg i høj grad betvivler lovligheden af, fordi den blander det politiske lags ønske om en motorvej hen over Egholm sammen med borgeres ret og pligt til at stå til rådighed for arbejdsmarkedet. Dette er sket ved, at virksomheder bliver informeret om, at hvis de melder sig ind i Aalborg Alliancen, får de bedre service end andre virksomheder. – Altså reel forskelsbehandling og favorisering af Egholmlinjen

Da man skulle foretage en VVM undersøgelse i 2011, var både Egholmlinjen til en pris på min. 7.000.000.000 kr. og et østligt rør ved E45 i spil. På det tidspunkt valgte man en fuldt udbygget model meden sekssporet tunnel ved siden af den gamle. Dette fordyrede den østlige løsning væsentligt. Det, der er brug for er imidlertid tre vendbare spor til en pris på under det halve af Egholm motorvejen. I VVM 2021 blev den tresporede tunnel desværre ikke medtaget. Således står vi i dag uden et bedre og billigere alternativ til Egholm motorvejen.

At Egholm motorvejen ikke aflaster tunnelen tilstrækkeligt gør dette megadyre motorvejsprojekt til en fejl af rang.

Mvh

Inger Marie Thorhauge

Høringssvar ang. Egholmmotorvejen

Som mange af mine medborgere vil jeg benytte min grundlovssikrede ret til at ytre mig og protesterer hermed imod anlæggelsen af en motorvej henover Egholm

Med denne skrivelse vil jeg understrege, at Vejdirektoratets opgave **udelukkende** er at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe en miljøkonsekvensrapport, som det er Folketingets medlemmers **pligt** at sætte sig ind i. Det er dem der skal forholde sig til projektets enorme miljømæssige konsekvenser sammenholdt med linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Jeg synes som tusindvis af andre borgere, at konsekvenserne er for voldsomme, når man tager den begrænsede trafikale effekt i betragtning.

Det er ikke i orden at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere, samt at forurene to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer og det allerede i anlægsfasen.

Og hvordan kan man tillade sig at tilsidesætte EU-retten, som har påpeget den mulige negative påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås samt ødelæggelse flere af strandtudsens få levesteder.

Motorvejens enorme klimapåvirkning ignorerer man også, hvilket man ikke kan tillade sig i en tid som vores, hvor alt skal sættes ind på at reducere CO2 udslippet hvis vi skal nå i mål med de 70% reduktion.

Dertil kommer de nye oplysninger om risikoen for asbestforurening som borgerne i Aalborg og langs Limfjorden udsættes for, når man begynder at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv. Dette er simpelthen uanstændigt med den viden man har i dag om asbestens farlighed for helbredet.

Der findes andre løsninger, og jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig seriøst til på grund af sit begrænsede kommissorium.

Til slut vil jeg pointere at jeg er meget bekymret over en demokratiske proces hvor Transportministeren direkte foreslår at han ikke skal overholde lovgivningen. Han skal selvfølgelig overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er fuldstændig utilstedeligt når han foreslår at fjerne vores klageadgange generelt. Det er de folkevalgtes pligt at respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat!!

Med venlig hilsen

Ingerid Lassen Cristoffanini

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt.

Støj og boligområder
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker lang byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.
Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Drikkevand
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg fordi linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det

fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Asbest
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg på grund af risikoen for asbestforurening. Det er utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdeponier og fjordbundens asbeststøv.

Rekreative områder
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlklubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Natur
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Klima
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af, at nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO_2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO_2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO_2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny

vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

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

Økonomi
Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg på grund af økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge.I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Trafik
Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen fordi den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %. Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller

"Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Med venlig hilsen

Irma Nissen
[redacted]

Høringssvar angående den 3. Limfjordsforbindelse: "Egholm-løsningen"

Kære Beslutningstagere!

Vi er af mange grunde meget imod den planlagte motorvej vest for Aalborg og hen over Egholm.

De problematikker som bekymrer os angående Egholm-motorvejen er bl.a. følgende:

- **Asbest:** Der er meget der tyder på at man vil få voldsomme problemer med asbest der skal fjernes. Vi tror de fleste der kender til Aalborgs historie med familjer i ø-gade kvarteret der er vokset op klods op af "Eternitten" og hvor der efterfølgende er konstateret særlig kræftformer der kan relateres direkte til asbest-støv. Det mener vi ikke vi skal gamble med, nu hvor vi ved hvor skadeligt asbeststøv er.

- **Grundvandet:** med dette byggeri vil man med stor sikkerhed komme til at ødelægge store dele af Aalborg grundvandsreservoirer.

- **Egholms natur:** Egholms landbrug er økologisk og naturen har flere specielle og truede dyrearter. Derudover er det unikt for en by som Aalborg at have sådan en ø lige i midten.

- **Støjgener:** En motorvej støjer primært gennem dækstøj, og jo højere op vejen kommer over terræn, jo mere støjer den, også længere væk. Da denne motorvej kommer op over normalt / naturlig terræn, så frygter vi de støjgener det vil give, både i Aalborg vest og Nørresundby. Konstant støj er meget usundt at leve i! Da vejen vil have vestenvinden "i ryggen" så vil støjen blæse ind over Aalborg, og med limfjordens vandspejl vil det kunne blive værre.

- **Rentabilitet:** Flere forskere peger på, at Egholm-motorvejen kun vil tage 17% af belastningen fra den nuværende tunnel, og at de løsninger, der vil gøre en klart større forskel, vil koste langt mindre. De godt 7 milliarder vil med andre ord slet ikke klare det som man kan bygge for omkring 4 milliarder - den såkaldte city-tunnel, eller et ekstra rør hvor trafikken kan vendes alt efter behov. Flere forskere siger, at de billigere løsninger er langt bedre på alle måder.

- **Aalborg alliancen:** hele det politiske grums med denne, og det at kommunen siger at de vil betale en stor portion penge - noget flertallet af borgerne i Aalborg bestemt ikke er glade for hvis man skal tro meningsmålinger.

- **Retorikken:** når vi hører eksperter og de politiker, der er for "Egholmløsningen", udtale sig, så bliver vi overbevist om, at vores modstand er rigtig. Eksperterne udtaler sig fagligt om problemerne med byggeriet; politikerne, der er for, væver rundt i politiske floskler, eller er direkte uforskammede - Benny Engelbrechts enhjørninger som det mest grimme eksempel. Vi har fulgt relativt meget med om dette byggeri, og kan ikke huske én ekspert der udtaler sig positivt.

I håb om at man tænker sig grundigt om, lytter til flere eksperter, og får undersøgt tingene til bunds før man går igang med at spilde alle vores skattekroner (og helbred…) på dette byggeri.

Venlig hilsen

Ivan og Benedikte Hauge Olsen
[redacted]

Til Vejdirektoratet
Sendt på mail til nfc@vd.dk
Dato: 30/12-2021

Afsender: Jake Inlove
[redacted]
[redacted]

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Mit høringssvar går på, at jeg finder jeres forslag fundamentalt *udemokratisk*, *virkelighedsforstyrret*, *epistemologisk fordrejet*, *politisk uansvarligt* og *menneskeligt forkasteligt*.

I vil i det følgende derfor finde:

1. Et *demokratisk argument* mod jeres adskillelse af demos (folket) og kratiet (styret) i jeres tilgang til anlæggelsen.
2. Et *ontologisk argument* mod jeres grundliggende fordrejede forståelse af, hvad det er for en virkelighed vi lever i og hvad denne verden har brug for af tiltag.
3. Et *epistemologisk argument* mod de hensyn, teorier, interesser og data, der inddrages i politiske motorvejsdiskurser, der basalt set alle sammen kommer fra et niveau i den sociale virkelighed som ingen lever i.
4. Et *politisk argument* mod, at Egholmmotorvejen skulle være et fælles gode for flertallet i en tid med krise i klima, biodiversitet og det økosystem mennesket er en del.
5. Et *menneskeligt argument* mod projektets fundamentale foragt for de lokale mennesker, der bor i nærheden af projektet og bliver påvirket allermest.

Et par indledende bemærkninger angående høringsprocessen

Inden jeg udfolder disse fem argumenter i deres fulde længde, vil gerne kritisere jeres snævre kriterier til, hvorledes man kan give jer kritik. Min frygt er, at min følgende fempunkts kritik vil blive besvaret med den typiske bureaukratiske beklagende neoliberalistiske "det falder udenfor vores ansvarsområde" svar, som udgør den form for *kommunikativt arsenik*, som Rasmus Willig beskriver i sin bog *Afvæbnet kritik*.

Hvis I skal forestille at være demokratiske, så må I kunne acceptere kritik, uanset hvilken form den måtte tage fra demos (folket, pøblen). Jeg mener, at det er en kæmpe fejl, at I udsender en stor bunke professionaliserede skrifter, som er smækfyldt med juridisk jargon og har en størrelse (114 sider), hvor størstedelen af demos er hægtet af – fordi de simpelthen ikke har tid, energi og overskud til at sætte sig ind i alt jeres pjat.

Denne typiske strategi fra det offentlige, hvor man serverer tingene på en så bøvlet måde, at folk ikke orker at klage, er usmagelig. Det er simpelthen fejt. Hertil er det fuldstændigt kujon-

agtigt at åbne for høringssvar og sætte dets deadline på det mest håbløse tidspunkt i folks kalender, den travle juletid inkluderet juleferie og nytår (et tidspunkt, der virker decideret strategisk valgt, for at hægte endnu en portion potentielle modstandere af). Det var det samme trick, politikerne brugte ved trafikforliget i 2021, hvor man brugte sommerferien som buffer mod folkets raseri og modstand. Her vil jeg bare indskyde: vi ser, hvad I gør og når I sætter de politiske spilleregler op, så de er designet til at hægte flest mulige folk af, så er det her I avler den mistillid til det eksisterende politiske system som i dag præger debatten.

Når politikerne og ministerierne ikke engang kan være åbne og ærlige omkring det de reelt vil, så underminerer de deres egen legitimitet – så hvis det eksisterende politiske system render ind i en større eksistenskrise i den nærmeste fremtid, så er det altså i høj grad selvforskyldt.

Med dette afklaret vil jeg udfolde min egentlige kritik.

1. Adskillelsen af folket og styret ødelægger folkestyret

Det skulle forestille, at vi havde demokrati i Danmark. Alle der har studeret politisk historie ved godt, at det ikke passer – da det nuværende politiske system (”repræsentativt demokrati” som det jo så fordækt kalder sig) er baseret på en aristokratisk styreform. Selvfølgelig har alt det her med at vælge ”ledere” og ”give sin stemme væk” intet med demokrati at gøre. Hvis man giver stemmen væk, så bliver man sku da efterladt stum! Og hvis en leder kan sætte dagsordnen, så er vedkommende jo indflydelsesmæssigt adskilt fra folket, hvilket ophæver den lighed, der skulle være karakteriserende for et demokrati. Hvis I tvivler på mine udsagn kunne I jo læse lidt om emnet i David Graebers bog *The Democracy Project* eller Søren Maus bog *Hæv Stemmen*.

Demokrati har i det meste af ordets historie været et skældsord brugt af eliten og været et synonym for anarki. Selv den dag i dag kan man i offentlig politisk debat mærke den grundliggende foragt aristokratiet har mod ’folket’ eller ’den dumme masse’ eller ’pøblen’.

Samtlige politiske diskurser er ’faderlige’ og rummer en undertone af ’de ved ikke selv, hvad der er bedst for dem’. Og hvis det endelig skulle hænde, at et medlem af pøblen kommer til at tale (selvom de jo havde givet stemmen væk og burde være stum), så bliver de som oftest mødt med en reaktion, der kan nedkoges til ’det siger du bare, fordi du ikke ved bedre... havde du bare været politiker, så kunne du se, hvor komplekst det er, lille dumme borger...”

Så for at opsummere, så har vi *ikke* demokrati i Danmark, ikke engang tæt på. Men vi har dog lidt rester fra demokratisk tænkning her og der, hvoraf ”høringer af den ellers stumme befolkning” er én af dem. Et andet levn fra demokratisk tænkning er ’muligheden for i det mindste at klage over vores aristokratiske overlords dårlige beslutninger’ – en klagemulighed som I vil lukke ned for i forbindelse med Egholmmotorvejen. Dette er absolut forkasteligt og beviser jo egentligt bare, at I helst vil ødelægge den smule demokrati, der rent faktisk eksisterer i dette land.

Det kan godt være, at vi har 'pretend demokrati' (aristokrati i en svag forklædning) i Danmark og det har fået lov at stå på ret længe nu – men vi er dog stadig mange borgere med fundamentale demokratiske værdier, såsom at kunne bruge stemmen til at snakke sammen og i fællesskab beslutte, hvorledes vi kan leve tilforladeligt fredeligt og frit sammen allesammen.

Fordi man fra politisk og ministeriel side ofte er lykkedes med at bølle sine interesser igennem og 'indføre' (her vil jeg gerne gøre den overgrebsagtige tone i dette ord eksplicit) ting i folkets tilværelser, uden nogen har blæst i voldtægtsfløjten, så betyder det ikke, at overgrebene ikke har en grænse. Det er den grænse I ramler ind i nu. En samtykkelov kan forsvare folk fra overgreb i soveværelset og var vi i Danmark demokratisk anlagt, så ville vi også have en samtykkelov i tilværelsen, således at ingen uden samtykke (på udemokratisk vis) kunne indføre noget i andres liv uden at få et 'OK' først.

Det kan godt være, at I finder konsensusprocesser, hvor man rent faktisk skal forholde sig til den befolkning de normale overgreb går udover, både trælse og bøvlede – men det er nu engang sådan man ville gøre i et rigtigt demokrati.

Det er forkasteligt, at I ikke engang vil unde folk en klageindstans, hvor de kan sende deres mange 'smertens skrig' til. For det gør ondt på mange, når I tromler deres hjem, natur og biodiversitet ned. Måske ville I som enhver anden overgrebsmand have godt af at lytte lidt til dem som I har påført og vil påføre smerte. I et ægte demokrati ville man også lytte til dem, der synes ens politiske tiltag ville gøre ondt. Og I er jo ikke onde vel, så derfor må I være lydhøre. Lyt for folkets skyld. Lyt for naturens skyld. Lyt for fredens skyld.

Det ville være ondt at afskaffe klageadgange, så lad venligst være med det.

Hertil er det jo rendyrket ondskab at gøre sig selv i stand til at tilsidesætte de love, som jo lige netop skulle beskytte folk fra 'alt for voldsomme overgreb' fra staten. Lad venligst være med at lave lovmæssig undtagelsestilstand bare fordi I gerne vil have fred fra pøblen, når I anlægger en motorvej.

I behøvede jo ingen undtagelsestilstand, hvis det hele foregik på ærlig og redelig vis. Hvis I bygger en vej, der rent faktisk var ønsket af befolkningen, så ville de jo lade jer være under anlæggelsen, på samme måde som folk, der indgår i sex med samtykke ikke gør modstand.

Måske skulle I begynde at tolke modstand fra befolkningen som tegn på politiske overgreb? Måske ville I blive meget klogere, hvis I ikke bekæmpede og tvang befolkningen efter jeres vilje?

Det er faktisk rigtig dejligt at gøre ting med samtykke. Alle har det rart og ingen blæser i voldtægtsfløjten (tiden er jo fyldt med whistleblowers) og ingen hæver voldsomt stemmen, fordi de føler sig stumme.

2. Et virkelighedsforstyrret sygt politisk system inficeret med økonomi

Den 'politiske virkelighed' vi hævdes at leve i, den finder jeg yderst bekymrende. For det første, fordi det ikke er en sanselig virkelighed – vi kan så at sige ikke se den med vores øjne, høre den med vores øre, mærke den med vores hænder, smage den med vores mund eller lugte den med vores næse. Tidens politiske virkelighed er helt igennem sanseløs, for den er nemlig økonomisk. Og økonomi har ingen 'common sense', for det er en sanseløs taløvelse produceret af en papvidenskab, der dækker over nogle erhvervsmænds opsvulmede interesser.

For det andet, så er tidens 'politiske virkelighed' bekymrende, fordi den ikke lader sig udfordre af mere gennemtænkte alternativer. Neoliberalismen er måske noget værre bras, men som Thatcher proklamerede, "There is no alternative." Når alle alternativer lige pludselig er forsvundet – hvor mon de gik hen? – så er der jo ikke noget at diskutere. Og når politikerne ikke engang kan anerkende eksistensen af alternativer, så behøver de jo ikke engang at argumentere for deres handlinger... "Hvorfor gør vi det her?" "Der er ikke noget alternativ." Politiske modstandere – eller bare folk med kritiske eller andre synspunkter – bliver således mødt af en bunke febrilske tågede anti-argumenter af en foruroligende religiøs karakter.

"Hvorfor pisker vi os selv ihjel på arbejdsmarkedet, når vi har overlegen teknologi og materiel velstand?" "Fordi det siger vores Gud, økonomien!" "Hvorfor ødelægger vi klimaet, naturen og vores egne eksistensbetingelser helt generelt?" "Fordi det er det eneste vi kan gøre! Vi har ikke noget valg!" (Hvis ikke vi har noget valg, hvorfor stemmer vi så? Det kan vel i så fald være ligemeget, ikke?)

Det er vældig utrygt at leve i en tid, hvor politisk handling ikke behøver at skulle komme med forklaring og tempelridderlignende kutteklædte økonomiske "vismænd" kan komme ridende ind fra højre og tage monopol på det politiske mulighedsrum med deres religiøse pladder.

Nu skal man til at diskutere med den form for sanseløse tåbelighed meget religiøs tænkning er født med. Vi lever *ikke* i en økonomi, tåber, vi lever i verden. Økonomien findes egentligt ikke, det er bare noget *vi* har fundet på. Og når det bare er et påfund, så kan vi finde på noget andet (mao. der *er* et alternativ). Vi behøver ikke at udrydde os selv, fordi det er det, der bedst kan betale sig.

Økonomien findes i samme abstraktionslag som statistikker, hvor gennemsnits- og median-mennesker findes (begge menneskетyper du ikke kan møde i virkeligheden, medmindre du er seriøst virkelighedsforstyrret). Livet finder ikke sted i abstraktioner. Vi befolker en konkret og fysisk verden, der desværre i tiden plages af abstrakte fantasiers (såsom økonomi og statistik) indgriben.

Det værste ved denne uheldige situation er, at de virkelighedsforstyrrede politikere og ministerier med indflydelse lytter mere til falske frie fantasier (guds ord, økonomi og statistik) end til de faktiske mennesker, der taler til dem.

”Vi har ikke råd til velfærd, for vi har ikke mere Gud på lommen!” ”Gud befaler motorvej, for det kan transportere hans vækstende vilje!” ”Gud har talt. Det er ikke til diskussion!” Jeg ved godt, at man helst ikke skal fornærme nogens gud, da man kan blive anklaget for gudsbespottelse og krænkelse af hellige ting (såsom at den eneste værdi, der må tælle i vores hyperreligiøse samfund er penge), men jeg finder mig nødsaget til at angribe denne afgud, da dens troende tosser ødelægger den verden som også jeg lever i, nemlig den fysiske, hvor der er andet end fiktive fantasiforestillinger, såsom ”efterspørgselskurver,” ”købere og sælgere,” ”konkurrenceevner,” ”principaler og agenter” og ”bruttonationale produkter”.

Jeg tvivler på, at vi kan skabe et politisk rum, der ikke er inficeret med diverse guder og afguder, men jeg ville nu foretrække, at flere guder fik plads end denne ene *Guds usynelige hånd*, der forvandler samtlige politikere og ministerier til økonomiens hånddukker.

Hvis vi levede i en lidt mindre virkelighedsforstyrret politisk virkelighed, så kunne man måske forstille sig, at politikere og ministerier kunne rende andre guders ærinder end økonomiens. Måske kunne nogle naturånder få jer til at se på dyrernes eller økosystemernes nød, mangler og behov helt generelt? Måske kunne nogle humanistiske guder få jer til at se menneskelige lidelser, lyster og friheder, der falder udenfor økonomiens religiøse sfære?

I bliver måske aldrig frelst fra at være hånddukker, men det ville nok være bedst for verden, hvis der var flere styrende hænder end bare en enkelt. Hvis motorvejsmodstanderne ved Egholm påkalder en naturånd eller stilhedsgud, så kunne I jo prøve at rende deres ærinder og se, hvordan det føles? Afveksling er altid dejligt og det kan umuligt være rart for Vejdirektoratet at mærke, at økonomiens greb om ryggraden er så stærkt, at det kan dreje nakken og styre, hvad I orienterer jer efter.

Det kræver selvfølgelig, at man i Vejdirektoratet læser andet end den skønlitteratur, der fabuleres frem i WTO, OECD og EU-regi. David Graebers bog *Debt* eller Søren Maus bog *Stum Tvang* er gode kilder til at stille lidt spørgsmål til økonomiens religiøse karakter, som jeg har gjort her, hvilket leder mig til min næste pointe.

3. Der er mange flere kloge kilder at lytte til end det, der kan siges med tal

Vi har i tiden en forestilling om, at politik skal være evidensbaseret, altså at politiske initiativer skal begrundes ud fra videnskabelige undersøgelser. Det er meget populært i offentlig debat at begrunde sig med argumenter fra diverse undersøgelser. Problemet er bare, at man fra politisk side er meget selektiv i forhold til, hvad man inddrager og det man som oftest inddrager kan ikke betegnes som videnskab.

Oftest inddrages data genereret fra tænketanke – der jo lige netop er sat i verden for at forløse bestemte interesser, såsom OECD (økonomisk OCD), der er sat i verden, for at realisere erhvervsmænds våde drømme (WTO og EU er basal set samme sang). Det er altså allerede foretaget politiske valg i, hvilken data og hvilke undersøgelser, der bliver lavet i første omgang med hvilke politiske formål (som regel økonomiske).

Hertil er der en tilbøjelighed til at vælge tal – i form af indikatorer, regnskaber, statistikker – fremfor andre vidensformer, hvilket gør, at tankegrundlaget bliver hult, da tal lige netop ikke kan rumme kvalitativ viden. Ikke nok med det, så inddrages hele videnskabelige fagfelter ikke i beslutningsgrundlaget, således at fx uddannelsestænkningen i skolereformen fra 2014 kom fra en Australsk statistiker (John Hattie), der ved intet om uddannelse, fremfor Danmarks Institut for Pædagogik og Uddannelse – se eventuelt Steen Nepper Larsens og John Hatties bog *Purposes of Education*. Samtidig med at uddannelsesrapporterne fra politisk hold bliver skrevet i Finansministeriet fremfor Uddannelsesministeriet. Ligeledes bliver beslutninger med natur-, klima- og miljømæssige konsekvenser oftest taget uden at fx inddrage biologer og klimaforskere – og hvis de bliver inddraget, så uden at lytte til dem.

Her bliver Vejdirektoratet især problematisk, da fagfeltet påvirker så mange ting, at reelt mange videnskabelige fagfalter kunne inddrages, såsom arkæologi (kører vejen over historisk vigtige steder eller potentielle vigtige fund?), biologi (kører vejen igennem sjældne dyrs habitat og vigtige områder for biodiversiteten?), sociologi (hvad vil vejen gøre ved lokal-samfund?), antropologi (hvordan får vejen folk til at ændre adfærd?), sundhed (hvilke sundhedskonsekvenser får vejen for folk?) og mange andre relevante videnskaber.

Det er enormt problematisk at lave ting, hvor man arbejder med indretningen af vores allesammens fysiske verden. For det kommer til at påvirke os alle sammen på den ene eller anden måde. Problemet består i, at Vejdirektoratet kan lave ting, der kommer til at fylde i manges verden, uden nødvendigvis at give mening i den.

Vi skal have respekt for det rum, vi alle er fælles om. Landet er ikke erhvervspark, der skal servicere væksthungrende erhvervsmænds virksomheder og opsvumlede interesser. Landet er landet. Et sted, hvor vi alle skal kunne leve i fred og fordraglighed. Der skal være plads til det hele, både natur og mennesker, selvom begge synes bøvlede for erhvervssystemet. Det nytter ikke noget vi fylder landet med ting, der kun giver mening i erhvervslivets verden, men fylder i vores alles rum (se eventuelt TV-programmet *Langt ude med Per Arnoldi* på DR).

For at blive kloge på, hvad vi legitimt kan fylde befolkningens rum ned – eller hvad de selv kan få lov at fylde dem med – så bliver vi dæleme nødt til at få viden om dette. Og denne viden får vi kun ved at gå i dialog med befolkningen (som ægte demokratisk anlagte institutioner) og lytte til hvad de vil og ikke kun, hvad de fine jakkesætsklædte herre, der sidder i diverse bestyrelser mener.

En demokratisk epistemologi skal desuden altid vægte enkelte menneskers input ligeså højt som erhvervsmændenes lobbyistmaskiner. Det kan jo ikke passe, at man for at få indflydelse på den politiske proces i Danmark er nødt til at have sin egen lobbyvirksomhed. En begyndelse kunne være, at vægte tossede høringssvar som dette ligeså højt som dem, der kommer med et fint organisationslogo på. Det her høringssvar er trods alt skrevet af herren selv, hvis navn står på brevet og ikke en lønansat lobbymedarbejder, en frivillig med ild i sjælen, eller en studerende i praktikforløb. Hvilket fører os frem til det næste punkt.

4. Har tidens politiske system glemt, hvad det fælles gode er?

Egholmmotorvejen er et perfekt eksempel på 'et fælles gode', der ikke er et *fælles* gode, men et gode til det motorvejsglade erhvervssystem. Hvordan kan anlæggelsen af en forurende og kulsort motorvej være et fælles gode i en tid med klimakrise og biodiversitetskrise? Det korte svar er, at det kan den heller ikke.

Det er helt igennem uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening på yderligere 26.000 borgere – som kan se frem til at leve som døvstumme, eller hvad? For der bliver vist ikke lyttet til borgeres klager (de har jo også afgivet deres stemmer til systemet), da Vejdirektoratet formentlig selv lider af høreskade forårsaget af de mange motorvejes ulidelige larm. Og nu kan de manglende stemmer suppleres af en manglende hørelse og måske påbegyndende demens. Sikke et fælles gode.

Hertil kan de lokale borgere så nyde, at projektet vil forurene to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer, hvilket jo går i det indre system, men ikke nok med det, så skal lungerne også udsættes for en risiko for forurening i form af de gamle asbestdepoter, der skal graves rundt i.

Som om det ikke var nok, så er det ikke bare mennesker, der skal trues på livet, for både den truede lysbuget knortegås og nogle af strandtudsens få levesteder skal ødelægges (der danner udpegningsgrundlag for det nærliggende Natura 2000-område).

En foreløbig konklusion ville komme frem til, at dette politiske projekt var helt igennem livsfjendsk og nok ej muligt i et scenarie, hvor borgerne ville få demokratisk indflydelse, men så er det jo godt, at Trafikministeren kan foreslå, at han hverken behøver at overholde almindelig lovgivning eller sikre klageadgange – det er her de fleste ville blæse i voldtægtsfløjten.

Må jeg påpege, at hvis denne motorvej virkelig *var* et fælles gode, så var det overhovedet ikke nødvendigt at sætte almindelig lovgivning ud af kraft for at få skidtet gennemført. Dette er simpelthen politisk forkasteligt og stik mod enhver form for demokrati og retsstat (selv vores stolte danske pretend udgaver).

Det kan godt være, at nogle oppustede erhvervsmænd bliver skuffede over, at det politiske system for en gang skyld ikke stod klart til at servicere deres personlige forretnings behov på bekostning af alle os andre, men så lad dem blive skuffede. Før eller siden skal de lære, at de ikke har monopol på, hvorledes verden skal indrettes i en sådan grad, at de kan ødelægge det hele uden at møde modstand fra alt det liv, der ryger med i faldet.

Vejdirektoratet må da være ligeså skeptisk som os andre overfor et af de nyere forfærdelige trafikfænomener, der plager almindelige borgere, nemlig pendling til jobbet. Det kan ikke passe, at vi kun kan indrette vores land på en sådan måde, at erhvervsmændenes arbejdsstyrker ender med at køre timer frem og tilbage til deres udnyttelsesbarakker til stor plage for de stakkels stressede pendlere, der nu mister mere af deres forjættede fritid til et erhvervssystem, der altid kræver mere og mere.

Det kunne jo være fantastisk, hvis bare nogle af de effektivitetsfremskridt arbejderne har gjort de sidste mange år kunne blive fordelt til andre en grådige erhvervsmænd, således at man kunne nedsætte arbejdstiden (og dermed klimapåvirkningen) eller omfordele goderne, således at naturen måske til en forandring kunne blive mødt af en kærlig hånd fra menneskenes side.

Det er i hvert fald ikke 'et fælles gode' at lave flere af erhvervsmændenes vækstprojekter, der ultimativt udrydder *vores alle sammens eksistensbetingelser*. Det er helt igennem politisk uansvarligt ikke at yde disse erhvervsmænd politisk modstand på fællesskabets vegne. Ikke bare for klimaet, naturen og folkets skyld, men også for fredens skyld, for jeg frygter, at hvis det politiske system bliver ved med at marchere efter økonomiens trommer, så kommer der voldsom folkelig uro som kan medfører alverdens frygtlige sager.

Ingen ønsker situationer eller konflikter, hvor styret og folket går i krig med hinanden. Begge parter må være medgørelige, for at forhindre sådanne scenarier og ministre, der tilsidesætter loven til fordel for politiske projekter af tvivlsom karakter virker ikke ligefrem forsonligt.

Det er derfor min opfordring, at Vejdirektoratet prøver at være så medgørelig overfor folket så muligt og viser et politisk ansvar (i form af at overholde gældende lovgivning og demokratiske rammer med klageadgang), der kan give folket tiltro til, at styret ikke skider på pøblen, for at et fåtal grådige erhvervsmænd kan få ekstra guld i lommen.

Det bedste det politiske system kunne gøre, for at vise sin hengivenhed til folket, ville være at kræve en skilsmisse fra erhvervsmændene – en skilsmisseproces, der allerede er påbegyndt i Østrig, hvor klimaministeren Leonore Gewessler har lukket ned for adskillige motorvejs- og byggeprojekter for klimaets og først og fremmest fremtidige generations skyld. Den slags giver et håb til den brede befolknings overlevelse, og ikke bare de erhvervsmænd, der har penge til at ødelægge planeten, for så at flytte til Mars med deres rige venner.

Luk ned for nogle motorveje og gør nogle habitklædte skaldepander sure, så vinder I mange hjerter i den befolkning som I for længe har afvist ved døren til mødelokalet for de politiske processer.

5. Hvor kommer al foragten for folket fra?

En ting, der har forundret mig længe i forhold til tidens politiske system er den fundamentale foragt mennesker bliver behandlet med. Hvorfor opfatter Vejdirektoratet folks indvendinger i forhold til direktoratets projekter som *forstyrrelser* af deres arbejdsgange? Hvorfor har vi politikere og ministerier, der helst vil have fred fra borgerne, hvis interesser de skulle forestille at varetage? Og omvendt, hvorfor går vi almindelig borgere i seng om aftenen med en bøn om, at 'fri os fra det offentlige'? Hvorfor har vi et "folkestyre", hvor folket og styret hader hinanden?

Jeg kan ikke svare på styrets vegne, hvorfor det hader folket, da jeg ikke er en del af det. Jeg kan dog svare på, hvorfor, jeg som en del af folket, hader styret. Begrundelsen for hadet er sådanset ret simpel. Som man ville hade enhver mobbende bølle, der ødelægger det man har kært, så stammer mit had til styret fra de gange, hvor noget jeg har haft kært er blevet ødelagt af styret uden så meget som en god begrundelse eller de gange, hvor jeg har følt mig voldtaget, følt at styret har forgrebet sig på mig uden mit samtykke.

Den seneste gang var, da vi fik meddelsen om trafikforliget sommeren 2021, hvor en motorvej pludselig blev annonceret ned igennem mit lokale elskede naturområde. Jeg troede slet ikke der var en motorvej på tale og nu blev jeg nødt til at revidere mine fremtidsplaner, da det område jeg ønskede at bo i ville blive dækket af asfalt og larm. Ingen kan smadre mine drømme og elskede naturområder uden at vække mit had, statsstyre eller ej. Og jeg var ikke alene skal jeg sige jer. Pludselig mødtes vi i hobetal af afmægtige frustrerede folk, hvis liv var blevet spængt i stykker uden så meget som en personlig advarsel eller mulighed for indsigelse.

Hvem har så meget foragt overfor mennesker, at de kan ødelægge deres liv på denne måde? Det var tilsyneladende foregået helt uden at forholde sig til vores smerte. Aldrig før havde jeg haft en så rammende følelse af, at være behandlet som en myre af en ondsindet dreng med et forstørrelsesglas. Havde de, der havde taget beslutningen overhovedet tænkt på alle de mennesker de brændte af som var de myrer?

Nok ikke. De havde nok travlt med at få nogle tal til at gå op. Det er sådan det plejer at være, når professionelle gør deres arbejde. De sidder og tegner noget på en tavle og aftaler indbyrdes, at "det ser skidegodt ud og tallene passer!" Problemet er bare, at det er en virkelighed beboet af folk som denne tavle repræsenterer. Og i stedet for at revidere repræsentationen i mødet med realiteterne, så har professionelle for vane at ville revidere virkeligheden, så den passer bedre med repræsentationen. Så nu skal mit lokalområde plages af den fantasifulde streg nogle pro-fessionelle har sat på et kort i et-eller-andet mødelokale.

Jeg tror egentligt ikke, at styret har foragt for folket. Jeg tror styret har foragt for virkeligheden, for den passer ikke med de rene og fine repræsentationer, man kan fremføre i styrets maskinrum. Fantasien om den perfekte infrastruktur er jo sjov, når den er en leg med streger på et kort.

Modsat, så når alle går tilfredse ud fra mødelokalet, så mødes de af sure realiteter, der gør fantasien modstand – hvorfor dog? Det var jo sådan en dejlig fantasi. Fatter folket ikke, at fantasien føltes helt fantastisk i mødelokalet? Det var sådan en smuk tegning. Desværre, er det folket oplever bare en virkelig grim larmede vej. Smukke tanker, der i deres virkelige manifestationer efterlader hæslige sanseindtryk.

Hvordan løser vi denne konflikt?

Jeg er i dette skrift kommet med et bud. Jeg har skriftet igennem dæmoniseret det politiske system og Vejdirektoratet i fantasien. Det er både blevet antydet, at I er voldtægtsmænd,

troende krigeriske tosser, helveds hånddukker og alverdens andet grusomt bras. Jeg har med mine trælse ord malet et forfærdeligt billede af jer. Jeg har lavet en hæslig tanke, som jeg håber vil efterlade os alle med et smukt sanseindtryk (et monster af en motorvej vi kan undgå at lave). For mit håb er, at hvis vi gør fantasien noget grimmere og grusommere, så kan vi lade virkeligheden mere være – for i så fald behøver vi ikke længere anklage den, for ikke at passe med de smukke fantastiske fantasifulde påfund et politisk styre kan komme på.

Problemet her er jo ikke, at mine ord er farlige, for reelt ville I bare kunne lade være med at læse dem og jeg har ingen intention om, at de skal være andet end ord på et stykke papir. Problemet er, at I rent faktisk planlægger at manifestere en dæmon i min fysiske verden – fordi I er glade for en streg I har tegnet på et kort.

Motorveje er nogle kæmpe monstre at mane til verden. Farlig fantasi, sådan noget som kan tage form af et vredt høringsbrev eller som streger på kort er jo kun farligt, hvis man beslutter sig for at gøre alvor af det.

I er jo ikke de dæmoner, jeg har malet med ord. Og jeres streger er ikke de smukke realiteter, de ligner, når de er tegnet på et kort. Oversættelsesprocessen vender tingene på hovedet. Grimme ord kan danne grobund for smukke handlinger og smukke streger kan skabe grimme handlinger.

Foragt ej folket for at være andet end fri formbar fantasi. Hvis fantasien fik frit løb kunne I forvandles til dæmoner med et par ord, for at have gjort ondt på en følsom fyr. Dæmonerne er ikke farlige, så længe de bare befolker fantasien. Har man først manet dem til verden, så er de svære at komme af med.

Skal vi lave en aftale?

Hvis jeg lader være med at manifestere mine monstre, så gør I det samme?

Så kan vi endelig blive fri for de plager vi kunne påføre hinanden og behøver ej at frygte eller foragte hinanden mere.

Venlig hilsen

Jake Inlove
(bekymret borger og fredselskende pacifist med en voldsom fantasifuld skrivepen)

Aalborg den 1. januar 2022

Høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratet har offentliggjort forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse på høringsportalen den 3. december 2021, med svarfrist 2. januar 2022.

Offentliggørelsen er ledsaget af høringsbrev dateret 2. december 2021, rettet i revideret høringsbrev af 10. december 2021

I forbindelse med Infrastrukturplan 2035 har et bredt flertal af Folketingets partier besluttet, at der skal anlægges en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, og at anlægsarbejdet skal igangsættes i 2025.

På den baggrund har regeringen besluttet, at der i 2. halvdel af februar 2022 skal fremsættes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Den igangværende eksterne høring er et led i en kæde af lovforberedende arbejde.

Løsninger på trængselsproblemet

Trafikanter på motorvejen i og omkring Limfjordstunnelen oplever på daglig basis trængsel og tit trafiksammenbrud i morgen- og aftenspidstimerne.

Trængslen i morgen- og spidstimetrafikken hidrører i al væsentlighed fra pendling fra Vendsyssel til arbejdspladser i Aalborg. Der opstår kødannelser med forlænget rejsetid mod Aalborg om morgenen mellem kl. 07.00 og 09.00 og om eftermiddagen mellem kl. 14.30 og 16.30.

Vejdirektoratets data fra 2019 viser, at strækningen mellem Aalborg S og Bouet tilbagelægges på ca. 8 minutter i de svagest trafikerede tidspunkter af døgnet. I myldretiderne morgen og eftermiddag forlænges rejsetiderne betydeligt i den mest trafikerede retning. Således er der registreret rejsetider på op til 13 minutter om morgenen og 15 minutter om eftermiddagen på denne strækning. Gennemsnitshastigheden falder således til omkring 50 km/t., når trafikken er tættest. Her er tale om gennemsnit ved normal trafik, som altså ikke er påvirket af trafikuheld eller andre ekstraordinære hændelser på vejen. Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minut ter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen.
Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra

den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

Byudviklingen der har understøttet trængselsproblemet i spidstimerne findes for en stor del i området i Aalborg Ø

I Aalborg Øst findes i dag mange arbejdspladser, der må formodes at hente en del af sin arbejdskraft fra Vendsyssel. Her skal blot nævnes:

Virksomheder på Østhavnen.
Fragtcentraler
Virksomheder langs Tranholmvej.
Universitetsområdet.
Hertil kommer det nye Universitetssygehus i Aalborg Øst når det står færdigt.

Trafiktal i tusinder 2019 (Kilde VVM 2011 opdateret)

En løsning til afhjælpning af trængslen i morgen- og aftenspidstimerne, som ikke er vurderet i planlægningen af en forbedret kapacitet ved krydsning af Limfjorden omkring Aalborg er en forlængelse af Tranholmvej frem til Limfjorden, herefter i tunnel under Limfjorden til krydsning med E45 ved Loftbro. Herefter videre til krydsning med E39 Nord for Bouet ved Rimbakgård og sluttelig ført frem til rundkørslen ved Thistedvej. Samtidig må nuværende tunnel for E45 og suppleres med et ekstra tunnelrør ved den nuværende tunnel og der må gennemføres ITS regulering og reversible kørebaner.

Principskitse for ny forbindelse via Tranholmvej Aalborg Øst.

Principskitser for Tranholmvejs forlængelse for tilslutning til henholdsvis E39 og E45.

Vejprofiler Tranholmvejs forlængelse:

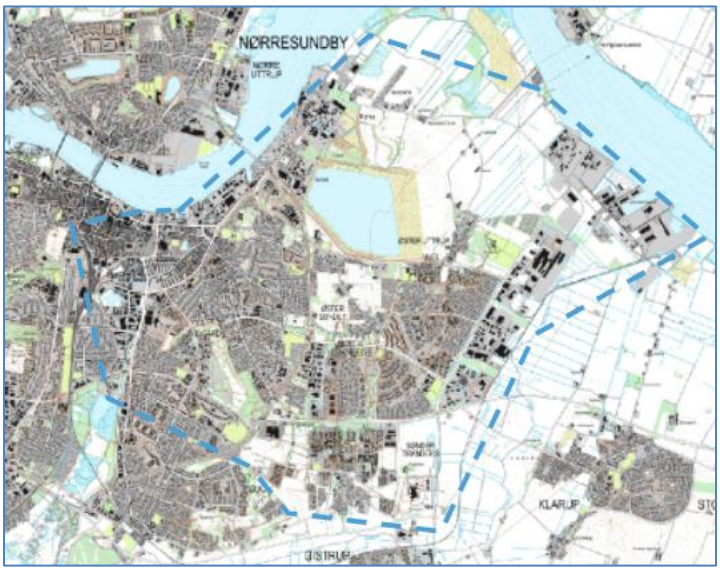
1. Strækningen fra E39 inkl. tilslutningsanlæg til Rørdalsvej, dansk motorvejsprofil.

2. Øvrige strækninger 4 sporet med midterrabat.

Tranholmvej er i forvejen 4-sporet..

Tranholmvej i dag

Den foreslåede løsning vil muliggør en delvis ringvej omkring Aalborg-Nørresundby, der forbinder Thistedvej i nordvest med E39, E45 nord, Østhavnen, Tranholmvej, Øster Uttrupvej, Humlebakken, Egensevej, Hadsundvej, Egnsplanvej, E45 syd, og Indkildevej (Ny Nibevej).



Område syd for fjorden der især tiltrækker pendlere fra Vendsyssel.

Begrundelse for indsigelse mod Egholmlinjen

FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER

1. En Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt og slet ikke i spidstimerne. I tiden fra de første forslag til en Egholmlinje til nu er der sket en stor byudvikling i Aalborg Øst.
2. Det kommende Universitetshospital, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra.
3. I området øst for E45 (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for Egholm linjen bor meget få.
4. Egholmlinjen vil generere yderligere trafik på tværgående veje i Aalborg, der vil blive yderligere belastet i morgen- og aftenspidstimerne.

UHENSIGTSMÆSSIGE OMKØRSLER

1. Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm.
2. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.
3. Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!
4. Omkørslen via Egholm for trafik, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler.
5. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 20-30 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

AALBORG KOMMUNENS ROLLE

1. Aalborg Kommunes hjemmel til at medfinansiere en statsvej, som Egholmlinjen er, med 600 mio. må betvivles.

VVM OG ØKONOMI.

1. Samlet set flere støjbelastede boliger
   Det noteres i den nye VVM-undersøgelse, at »man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand«.
   »Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj,« fremgår det af den opdaterede VVM-undersøgelse.

2. Vejdirektoratet skriver i ”Høringsbrevet.”:

   På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.

   Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og miljøhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projektet af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i VVM-redegørelserne.

   Teksten betyder, at plangrundlaget for projektet ikke er tilvejebragt. Bestemmelserne om natur- og miljøforhold er ikke sat ud af kraft, kun borgerinddragelsen. Det må derfor forudses at projektet kommer til at undergå forandringer i projekteringsfasen. Dette vil utvivlsomt påvirke projektets økonomi i negativ retning i form af forøgede udgifter, der ikke vil være taget højde for til:

   1. Udskiftning af ikke ubetydelige mængder ikke bæredygtig bund i vejlinjen.
   2. Bortskaffelse af forurenet jord (herunder gamle affaldsdeponier til lands såvel som til vands).
   3. Midlertidig og permanent regulering af høj grundvandsstand i vejlinjen.
   4. Trafikregulering, omkørsler og ombygninger på det eksisterende vejnet.
   5. Øgede foranstaltninger til støjbekæmpelse.
   6. Tiltag i forbindelse med klimaforandringerne.

3. Der er ikke gode erfaringer med budgettering, planlægning og styring af store bygge- og anlægsprojekter udført af og i samarbejde med Aalborg kommune.

   Udførelsen af Egnsplanvej manglede både en godkendelse af afvandingsprojektet og en aftale med Vejdirektoratet om tilslutning til E45 da projektet blev sat i gang. Egnsplanvej blev ca. 100 mio. kr. dyrere end først antaget (budget ca. 300 mio. kr.).

   Region Nordjylland, der også promoverer Egholmlinjen, er heller ikke kendt for at have styr på store projekter. Det nye Universitetshospital i Aalborg Øst er også løbet økonomisk af sporet. Der er konstateret et overforbrug på ca. 600 mio. kr. (budget 4,9 mia. kr.).

   Aalborg Kommune er for nærværende i gang med at udføre BRT projektet. Også dette projekt lider under projektændringer i forhold til de oprindelige planer. I skrivende stund er budgettet for BRT-projektet også overskredet, uvist er hvor

meget.

Med et godt gammelt dansk ord kan man sige at de lokale offentlige bygherrer ”sparer på kronerne og lader dalerne rulle”:

På nutidsdansk. På grund af hastværk sætter man store projekter i værk uden at have fornødent overblik over projektets omfang.

Så der er al mulig grund til at betvivle fortalerne for Egholmlinjen, at budgettet på 7,3 mia. kr. kan holdes. Det vil sandsynligvis blive forøget med 15-30 procent, hvis man tager erfaringerne fra de sidste store projekter i og omkring Aalborg i regning. Det vil sig at Egholmforbindelsen måske vil lande på 9 til 10 mia. kr.. Dertil kommer prisstigninger på materialer til bygge- og anlægsarbejder i 2021. Hvornår er budgettet på 7,3 mia. kr. sidst indeksreguleret?

DETTE MÅ FÅ ALLE ADVARSELSLAMPER TIL AT BLINKE!

SAMMENFATNING

1. Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses bedre og langt mere skånsomt ved brug af østlige alternativer i form af:

    a) Forbindelse med tunnel via Tranholmvej.
    b) "City Tunnelen",
    c) "Bypass - tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik.

   eller en kombination af disse.

2. Folketinget opfordres til, at opstille et nyt kommissorium for udarbejdelse af en samlet plan for en robust udbygningsplan for en fremtidig forbedring af fremkommeligheden ved limfjordskrydsningen i Aalborg. Også i samspil med den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Jan Christensen

[redacted]

[redacted]

Lagfilen blev succesfuldt gemt med navnet "7101f1aa-0a8c-4492-b20e-8a8da8894a6b".

Høringssvar til forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Stilet til: nfc@vd.dk

- Samt Transportudvalget

Afsender: Jan Nielsen

Indsigelse:

- **Der er en manglende præmis i den samfundsøkonomiske beregning bag anlægsloven.**
- **Derfor træffer Folketinget beslutning på et forkert, misvisende og ulovligt grundlag.**

Redegørelse for indsigelse

Den samfundsøkonomiske beregning som danner baggrund for forslag til anlægslov om limfjordsforbindelse over Egholm, tager ikke højde for tilstedeværelse af betydelige, historisk placerede asbestdeponier i Egholmlinjens linjeføring og umiddelbare nærområder. Deponierne er velkendte blandt aalborgenserne, og alle har viden om fortidens synder – ikke mindst de mennesker som har boet i området det meste af deres liv.

Det sidder dybt forankret i de fleste mennesker i Aalborg, som har oplevet triste sygdomsforløb tæt på, eller længere ude i familien som følge af Eternitfabrikkens farlige asbestudledninger –*og vi har en historisk erindring om noget der ikke burde være sket.*

Nu dukker det så op igen at asbestdepoterne – og vi hører desværre også om PFOS i linjeføringen – igen skal udsættes for "berøring" som skyldes forslag til anlægslov for 3. limfjordsforbindelse over Egholm, som går gennem disse deponier.

Ministeren har givet udtryk for, at der ikke findes asbestdeponier i linjeføringen, men hvis der gør, vil disse blive håndteret i anlægsfasen. Derved indgår udgifter relateret til håndtering af asbest *ikke* i udkastet til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse. Det betyder at den i forvejen urentable anlægsøkonomi ikke omfatter:

- Undersøgelse af deponiernes omfang og udstrækning på land og i Limfjorden
- Håndtering af asbestdeponierne på forsvarlig vis inden anlægsarbejdet igangsættes, og evt. evakuering af beboere i områderne.
- Genplacering af asbestforurenet jord, på et sikkert og forsvarligt areal, som p.t. ikke eksisterer.

På denne baggrund vil det være økonomisk uansvarligt hvis Folketinget, uden forudgående undersøgelser, godkender forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Jan Skall Sørensen
[redacted]

Høringssvar vedr. Egholmsforbindelse

Aalborg d 30-12-2021

Herhjemme i min lille familie på 5, har vi fulgt debatten om egholmsforbindelsen tæt siden den startede. Vi har sejlet og fisket på fjorden i mange år og altid brugt området i vestbyen meget, ligesom vi har familie som er bosiddende på Egholm. Hele området er i dag et fantastisk sted at være, roligt og med masser af natur lige uden for døren.

Hvordan kan vores folkevalgte så finde på at projektere en motorvej lige igennem det hele, det forstår jeg ikke noget af? Det eneste argument jeg kan se for en Egholms-motorvej, er byudvikling af lufthavnsområdet. Til gengæld kan jeg se en lang række af argumenter IMOD at anlægge en egholms-motorvej.

- En vestlig motorvej vil skabe store generer, støj og os, for rigtigt mange aalborgensere i Vestbyen, på Egholm samt i Nørresundby. Derudover vil en vest-løsning også virke ødelæggende i forhold til det rekreative miljø, som der er i dag omkring havnene i Aalborg. Vinden blæser nu tit fra vest i Aalborg og fører trafikstøjen med sig.

- På Egholm er der rester af en rig natur, med et kæmpe potentiale for at blive meget bedre og så er det hele placeret lige midt i Aalborg. Der kan da ikke være tvivl om, at en motorvej tværs over Egholm, har ødelæggende konsekvenser for den natur der er der.

- Egholmforbindelsen løser ikke de trafikproblemer, som den er tiltænkt at skulle løse, når trafikudviklingen fremskrives, med udgangspunkt i den faktiske udvikling i trafikudviklingen de sidste år. Om relativt få år er vi lige vidt (2032)…

- Alle de fagkloge trafikforskere, som jeg har hørt, anbefaler en østlig forbindelse. Hvorfor så politisk vælge det modsatte?

- Egholmforbindelsen er en væsentligt dyrere løsning end en østlig løsning (ekstra tunnelrør). De priser jeg har hørt er 7 mia. for en vest-forbindelse og 1 mia. for et ekstra tunnelrør. Kunne de 6 mia. i difference ikke anvendes bedre? Eksempelvis på et løft i sygehusvæsenet eller på støjreducering ved de eksisterende motorvejsstrækninger?

- Hvad er holdbarheden af den nuværende tunnelløsning? Hvis nu de eksisterende tunnelrør har en begrænset holdbarhed eller vedligeholdelsesomkostningerne er store, gav det så ikke mening at indregne disse i projektet og var det ikke et ekstra argument, for en øst-løsning (ekstra tunnelrør)?

- Linie-føringen for Egholmsforbindelsen går lige igennem vigtige drikkevandsområder for Aalborg. Vores drikkevand er vel forurenet nok i forvejen uden at vi behøver anstrenge os yderligere for at gøre det endnu værre?

Jan Skall Sørensen
[redacted]

- Jeg har det svært med de undersøgelser, som bør lægge til grund for en så væsentlig beslutning som at anlægge en motorvej er. Kan en undersøgelse som konkludere at naturen over Egholm ikke påvirkes i nævneværdig grad opfattes som værende troværdig? Er det unødvendigt at afdække risici ved gravearbejdet lige igennem et større asbestdepot? Det har jeg nok lidt svært ved at se.

- Beslutningen er irreversibel. Når først vejen er anlagt bliver generne permanente og naturen er for evigt ødelagt. Det burde anspore vores politikere til at lytte ekstra meget samt undersøge ekstra grundigt inden der tages nogen beslutninger. Det er ikke min opfattelse at der har været nogen nævneværdighed lydhørhed fra vores lokalpolitikere.

Jeg stiller mig i øvrigt også dybt kritisk overfor at politikere i region og kommune, vælger at prioriterer de ressourcer, som de gennem skatten har fået stillet til rådighed med det formål at yde service til borgerne, på markedsføring og medfinansiering af en vestlig forbindelse (Egholms-linie).

Den eneste rigtige løsning for Aalborg er en øst-løsning, lad os nu få det ekstra tunnelrør og brug de sidste 6 mia. på noget mere fornuftigt.

Mvh
Jan Skall Sørensen
[redacted]

INDSIGELSE

Aalborg den 1. januar 2022

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm? Nej tak! – en uanstændig proces med store konsekvenser for natur, miljø og borgere.

Jeg vil på det kraftigste opfordre politikerne til at stemme nej til en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby.

Jeg er alvorligt bange for de store konsekvenser, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass-tunnelen), eller at lave en Citytunnel eller en Ådals-tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et kæmpemæssigt demokratisk problem.

Jeg vil uddybe dette ved at se på seks væsentlige problemstillinger:

- Asbest
- Støj
- Rekreative områder
- Bynær natur
- Økonomi
- Demokratiet

• Asbestdeponi

Det er kendt og bevist, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som asbestdepoter. Disse depoter var tænkt at skulle ligge for evigt forseglet i jorden, og asbesten, mente man, ville dermed ikke være skadelig. Dengang vidste man nok ikke bedre.

På Nørresundby-siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område, som tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og tagplader. Gå en tur rundt i byen og hør her, hvor mange, der har kørt deres asbesttage herud i forbindelse med renovering af husene. Det er ikke få.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbeststøv.

De mennesker, der bliver ramt, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Benny Engelbrecht. Det er et arrogant svar, du gav i Folketinget, landets højeste talerstol, da du svarede Susanne Zimmer med, at du er sikker på, at der ikke vil blive fundet enhjørninge, når man

graver i området. Nedladende, latterliggørende og arrogant, men også et tydeligt bevis på, at der mangler saglighed i denne sag.

Asbesten er der! Aalborg kommune har i løbet af det seneste år, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten ligger frit. Desuden er man begyndt at samle de stumper af tagplader op, som dukker op på stranden. Børn, der legede i området i 80'erne og 90'erne beretter nu som voksne om, hvor sjovt det var at smadre eternitpladerne, der lå der, og bruge dem bl.a. til at slå smut med.

De mennesker, der har lungehindekræft eller er pårørende til dem, der er døde af lungehindekræft, fortjener respekt!

Og vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, fortjener at blive taget alvorligt, når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

• Støjproblemer

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at det blæser meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den larm, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den larm vil blive båret ind over vandet og give betydelige gener og have store sundhedsmæssige konsekvenser i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

Og nej - det er ikke gjort med støjdæmpende asfalt og el-biler. Hvis bilerne kører med motorvejsfart, er det dækstøjen, der udgør det største problem.

I forvejen er Aalborg den mest støjplagede storby i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store sundhedsmæssige risici forbundet med en kontinuerligt støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, bliver vores by klemt inde mellem to støjende motorveje, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

• Rekreative områder for byens beboere

På begge sider af fjorden og på Egholm er der nu bynære rekreative områder, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpeste områderne. Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike-ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm-løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO2 -ansvarligheden, hvis man vi have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

• Bynær natur

På Egholm er der i dag en helt unik natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000-område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter. Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes. Motorvejen kommer til at gå lige op ad området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Det er en gave for en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen, og gå i land i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

• Økonomi og effekt

Vi er nødt til også at se på økonomien i denne sag. I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at ‘vende’ trafikken med lys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af- og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt - både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm-forbindelse er estimeret at koste staten 7,2 mia kr. (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje.

- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass-tunnelen), som koster ca det halve, nemlig ca. 3,6 mia kr. og en City-tunnel, som ligeledes kobles på den nuværende motorvej.

Når man så ser på, hvilken effekt en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

> • Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%
>
> • Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står man så igen i den samme situation, som vi har nu.

Her er der brug for at stoppe op og tænke sig godt om! En dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt. Hvordan kan det blive det rigtige valg?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre og billigere! Og det vil være relevant at bruge de sparede penge - eller nogle af dem - på at lave støjdæmpende løsninger, der får stor betydning for de mennesker, der i dag lever med støj fra motorvejen, der langt overskrider grænserne for, hvornår støj er sundhedsskadelig.

Det er vores alles skattepenge, og vi beder om, at de bliver brugt på den mest fornuftige og ansvarlige måde!

• Demokratiet

Sidst, men ikke mindst, vil jeg pege på nogle demokratiske problemer, der er kommet frem i denne proces.

Vi har en trafikminister, der nedgør og latterliggør den utryghed, der er i forhold til de dødsensfarlige asbestdepoter.

> - Desuden forsøger han nu at besværliggøre vores mulighed for at lave ordentlige, velbegrundede høringssvar ved at lave en helt utroligt kort proces på EN måned, som oven i købet ligger hen over julen. (Stor tak, Benny Engelbrecht, fordi du har givet os noget vigtigt at arbejde med i vores ferie, hvor vi ellers kunne have været sammen med familien og ladet op til en hurtigtgående hverdag igen lige om lidt). Det er uanstændigt!
>
> - Det er beregnende og arrogant at lukke høringsfristen dagen efter, at det nyvalgte byråd har haft mulighed for at træde sammen. Der er altså ikke tid til en demokratisk proces med grundig debat.
>
> - Men værst er, at han nu vil tilsidesætte alle muligheder for flere protester ved at 'regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange' for at 'sikre fremdrift i projektet'. Det er en demokratisk katastrofe.

Vi har en kommunal beslutning uden borgerinddragelse. Flere meningsmålinger viser, at et flertal af borgerne i Aalborg er imod en linjeføring over Egholm, men byrådet fastholder alligevel deres indstilling og nægter at lave en folkeafstemning. Vi forstår ikke, hvad begrundelsen er for at fastholde en forældet løsning, der ikke løser de kapacitetsproblemer, der er.

Vi har en kommune, der manipulerer, truer og betaler for en bestemt løsning. I Aalborg har vi en kedelig forhistorie med korruption og magtmisbrug, og den er desværre ved at tegne sig igen. Aalborg er igen på vej ud over kanten ift. udbygningsplanerne, hvor der er krævet modydelser for

byggetilladelser, og ift. højt placerede embedsmænd og politikere, inklusive borgmesteren, som har misbrugt kommunale midler til egen fordel.

Denne kommune har sammen med nogle af de nordenfjords kommuner lavet 'Aalborg-alliancen'. En slags musketer-ed, hvor der blandt politikerne og erhvervsfolk er givet håndslag på at ville arbejde for vækst i Nordjylland. En alliance, man som virksomhed kan tilslutte sig og dermed få kommunale fordele. Et af punkterne i grundlaget for Aalborg-alliancen er, at medlemmerne støtter den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det efter alliancens mening vil øge erhvervslivets vækst. Det opfattes som manipulerende, at der kun kan arbejdes for denne ene limfjordsløsning.

Gennem Arbejdsformidlingen er de ledige blevet præsenteret for en reklamevideo, som de har været eller følt sig tvunget til at forholde sig positivt til, hvis de vil i betragtning til jobs. Det er at opfatte som trusler.

Aalborg kommune har lovet selv at skyde 600 mill. kr. i motorvejsprojektet over Egholm. Begrundelsen var at sætte skub i processerne og få politikerne på Christiansborg til at forstå, HVOR gerne vi vil have den forbindelse. Det er et spørgsmål, om det overhovedet er lovligt at få en kommune til selv at betale for statslige opgaver - det er i alle tilfælde uanstændigt at bruge 600 millioner af skatteydernes kroner, som skal tages fra alle de hårdt pressede velfærdsområder.

Erhvervslivet ønsker ikke en linjeføring over Egholm, men ganske rigtigt en udvidelse af kapaciteten på at krydse Limfjorden. Den foreslåede linjeføring over Egholm, vil ikke give den nødvendige gevinst til de erhvervsdrivende.

Jeg har selv talt med flere erhvervsfolk/direktører i området og samtlige jeg har talt med, er modstandere af Egholmslinjen. Men INGEN tør ytre sig med fare for at blive blacklistet af Aalborg Kommune. Her skal man helst være "ven" med Borgmesteren. Jeg er bekendt med flere virksomhedsejere, som anonymt har støttet modstanderne økonomisk. Men de tør som sagt ikke stå frem.

Vi har en VVM-proces, der skriger til himlen. Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret. Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået. Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Man har valgt KUN at lave en VVM-undersøgelse af Egholm-forbindelsen. Man har i opdraget valgt at udelade de alternative muligheder. Det tyder - igen - på en skin-proces. Desværre!

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

BALANCE I REGNSKABET

Det er nødvendigt at se motorvejsnettet i et større perspektiv, for hvad er det EGENTLIG, man vil have ud af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm?

- Ofte nævnes trængselsproblemer i tunnellen, men i virkeligheden drejer det sig kun om to myldretider morgen og eftermiddag, hvor man kan risikere forlænget køretid. Forskere har beregnet øgede køretider, der på nuværende tidspunkt er på op til 8 minutter i myldretiden. Dette problem ville let kunne løses med et ekstra tunnelrør, som er en langt billigere løsning end Egholm-forbindelsen, eller en Ådals-tunnel eller

en City-tunnel, som er de senest fremkomne forslag. Det kan altså ikke være grunden til at vælge den dyreste forbindelse til 7 mia kr.

• Drejer det sig om at komme hurtigere frem til Jammerbugt og Hjørring? En Egholm-forbindelse vil blive koblet på E39, som går til de tyndt befolkede områder, og hvor der er meget lidt trafik. I så fald må man se på, at den vundne tid drejer sig om ganske få minutter. Det kan ikke være grunden til at bygge en forbindelse til mere end 7 mia. kr. i stedet for en af de billigere løsninger.

Så hvad er den virkelige grund? Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

- En musketer-ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben?

- En gammel beslutning, man ikke er mand nok til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Vi er nødt til at gøre op, hvordan disse personlige projekter balancerer i forhold til flere faktorer:

• Hvor meget koster projektet i kroner? Egholm-løsningen er den markant dyreste.

• Hvor meget koster projektet i mistet værdi for alle, der bor i Aalborg - Nørresundby-området? Det er beskrevet ovenfor.

• Hvor meget koster projektet i værdi, som man aldrig får tilbage, i forhold til naturen og asbestforurening? Den skade, der sker, er uoprettelig.

Der er altså ikke balance, men en voldsomt stor ubalance i fordele og ulemper.

LØSNINGMULIGHED HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelløsning med et ekstra tunnelrør (Bypass-tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen

- Eller etablere en City-tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel og koble den på motorvejen nord for Limfjorden. På den måde er det kun trafikken rundt om Aalborg, der skal igennem den nuværende tunnel.

- Eller lave en Ådals-tunnel, der leder en del af trafikken på E-45 under Aalborg.

Alle disse løsninger er MARKANT BILLIGERE, og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser. Det vil give luft i økonomien til at

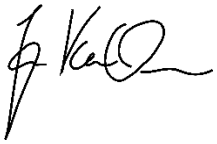
- overdække en større strækning af motorvejen og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til den nuværende bynære motorvej.

Som ansvarlig politiker, bør man agere og tænke på, om man selv ville betale såfremt det var ens egne penge. Ville man gennemføre løsningen, såfremt man selv boede i området og ikke langt fra det tiltænkte projekt.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg. Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen



Jan Varberg Olsen
[redacted]

Aalborg d. 01.01.2022

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med dette høringssvar ønsker jeg på det kraftigste at gøre indsigelse mod det foreslåede projekt og opfordrer til at det bliver trukket tilbage.

Projektet har igennem mange år vakt bekymring hos mange, mange borgere, natur-, miljø og klimaorganisationer, biologer, landmænd, trafikforskere, byplanlæggere, jurister, samfundsøkonomer mfl. som alle har stillet relevante, velbegrundede, konstruktive og tankevækkende spørgsmål ved projektet og udarbejdet talrige alternativer og forslag til det. Jeg oplever indvendingerne som relevante og opfordrer til at bekymringen, der ligger bag bliver taget alvorligt.

Igennem de år, jeg har fulgt debatten, har jeg oplevet processen som meget lukket og uden vilje i det politiske niveau til at inddrage borgere og forskere med relevante forslag for at finde den bedste løsning. Faktisk har jeg aldrig før været så skuffet og desillusioneret over den politiske indstilling og vilje til at inddrage nye ideer fra borgere, fagfolk og forskere– det gælder både lokalt og på ministerniveau. At Transportministeren samtidig foreslår begrænsninger i borgeres klageadgang fremover er yderst bekymrende set i forhold til de forventninger og håb, jeg har til vores demokrati og retsstat.

Argumenterne mod projektet er mange. Her er nogle af dem, der udover de ovenstående, har betydning for mig:

- Jeg finder det uforsvarligt og uforståeligt at vedtage og anlægge en motorvej der medfører støjforurening for yderligere 26.000 mennesker i en by, der i forvejen er hårdt støjplaget.
- Jeg oplever ikke at den endda meget store miljø – og klimamæssige påvirkning, der er ved motorvejen – også i anlægsfasen tages alvorligt. Udover den øgede støjforurening er jeg bl.a. bekymret over risikoen for forurening af vores drikkevandsressourcer og den negative påvirkning ifht. dyrs levebetingelser og jeg undrer mig over, at der tages så let på risikoen fra de asbestdepoter ved Limfjorden, der heldigvis er kommet mere fokus på i det sidste års tid. Den manglende alvor undrer mig meget i denne tid, hvor det på alle måder er tydeligt hvor vigtige parametre klima- og miljøspørgsmålene er.

Jeg vil derfor anbefale at den foreslåede anlægslov trækkes tilbage – og at der i stedet arbejdes videre med nye langsigtede forslag, der medtænker de alternative forslag, der er kommet frem i den hidtidige proces.

Venlig hilsen

Jane Svart Hansen

Høringssvar vedr. udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jens Christensen
Landinspektør, pensionist og fhv. universitetslektor i teknologiudvikling og naturforvaltning
[redacted]

Forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er særdeles kritisabelt, hvilket argumenteres i det følgende.

Når det gælder mobilitetsudvikling, er det (som ved teknologisk og samfundsmæssig udvikling i mange andre sammenhænge) meningsfyldt at reflektere 3 generelle spørgsmål:
a) Hvad er problemet?
b) Hvilke løsningsmuligheder er der?
c) Hvilke værdier og visioner bør den valgte løsning tilgodese?

Ad a) Problemet

Der foreligger et trængselsproblem i den nuværende tunnel under Limfjorden, dog primært på særskilte tidspunkter af døgnet (myldretidstrafikken).

Ad b) Løsningsmuligheder

Den foreslåede løsning med en ca. 20 km motorvej vest om Aalborg er kun en blandt flere mulige løsninger.
Andre mulige løsninger kunne bl.a. være:

- Et yderligere tunnelrør i den eksisterende E45 tracé (som ville være meget billigere end vestforbindelsen, og på langt sigt formentlig give en bedre aflastning).
- Regulering af trafikken i tunnellen (f.eks. incitamenter til anderledes fordeling af trafikstrømmen over døgnet; incitamenter til at køre flere sammen; betaling for kun at køre én person i en bil).
- Udbygning af andre transportformer, så som gode og billige offentlige transportmidler.
- Udbygning af P-pladser til opsamling i udkanten af byen, sammen med tilsvarende forbedring af offentlig transport og cykelveje.
- Kombination af ovenstående og måske også andre løsningsmuligheder, baseret på en mere kompleks forståelse af mobilitet end den ensidige forståelse, som lovforslaget er udtryk for.

(Jeg er ikke ekspert i trafikløsninger, men formoder, at der vil komme høringssvar fra trafikforskere og andre, som kan give mere kvalificerede bud på alternative løsningsmuligheder).

Ad 3) Værdier og visioner

Grøn omstilling

Hvad værdier og visioner for udviklingsretningen angår, vil jeg først og fremmest pege på nødvendigheden af en grøn omstilling, og at ny infrastruktur bør vurderes i perspektiv af denne nødvendighed.

Klimakrisen er påtrængende. Folketinget har vedtaget målsætning om 70% reduktion i 2030 og CO2-neutralitet i 2050. Hvis reduktionsmålene skal nås, står vi over for en omstilling, som må blive særdeles omfattende. Det er nødvendigt at handle og tænke på helt nye måder; det gælder mange af livets forhold, og det gælder i høj grad mobiliteten. Den foreslåede motorvej er udtryk for, at nutidens problemer søges håndteret med fortidens løsningsmodeller med fremtidige problemer til følge. I stedet er der behov for, at der gøres en indsats for nye og ændrede mobilitetsformer, som i langt mindre grad er klimabelastende, og som faktisk bidrager til - ja er et indbygget led i - grøn omstilling.

Helhedsorienteret byplanlægning
En helhedsorienteret tilgang til relationen mellem bykvalitet, mobilitet og infrastruktur er vigtigt i forbindelse med grøn omstilling, og det er centralt for attraktiviteten af en by.

VVM-redegørelsen har forholdt sig til de byområder, som ligger nærmest den tiltænkte motorvej, ikke mindst støjforholdene, og det er åbenbart, at boligmiljøerne over lange stræk vil blive hårdt påvirket, og med sundhedsskadelig virkning. Men attraktiviteten af Aalborg som by - hele byen, såvel som dens forhold til det omgivende åbne land - påvirkes selvsagt væsentligt af en motorvej som foreslået. Det er et forhold, som på ingen måde synes analyseret i den VVM-redegørelse, der danner baggrund for lovforslaget.

Byopfattelser og planlægningsideologier ændrer sig historisk. I 1950'erne og 1960'erne var gadegennembrud et tidens løsen; bilerne skulle frem, uanset hvad det måtte koste af gamle bygninger, der siden blev anset som bevaringsværdige. Denne planlægningsideologi er forlængst forladt. Med lovforslaget lægges nu op til en trafikløsning, som indebærer, at Storaalborg spærres inde mellem barrierer af motorveje. Det er udtryk for en tilsvarende og forældet planlægningsideologi, som ikke kun inddrager hensyn til biltrafikken, men som giver biltrafikken en førsterang, for hvilken andre planlægningsmæssige hensyn må vige.

I stedet må det være tid at værdsætte menneskelige byer: Byer med ro, byer der åbner sig ud mod de omgivende landskaber. Hertil fordres en planlægning, som ved tilrettelæggelse af den fysiske infrastruktur inddrager kvalificerede overvejelser om samspillet mellem bykvalitet og mobilitet.

Livskvalitet og biodiversitet.
Et vigtigt aspekt af menneskers livskvalitet er muligheden for friluftsliv i natur og landskab. VVM-redegørelsens kortbilag til naturkortlægning illustrerer med al tydelighed, hvordan en motorvej i Egholmlinjen over et stræk på ca. 20 km vil gennemskære en række bynære områder af særdeles stor rekreativ betydning for befolkningen i storbyen Aalborg. Det gælder bl.a. og ikke mindst Østerådalen, i hvilken der for år tilbage skete naturgenopretning; Sofiendal enge og Hasseris Enge som forbinder Aalborg med det åbne land mod vest, såvel som området ved fjorden vest for renseanlægget; Egholm, som besøges af mange slags mennesker, et yndet område for bl.a. børnefamilier; den ligeledes velbesøgte Lindholm Fjordpark vest for Nørresundby, ud mod Verdens Ende; tillige området nord for Lindholm omkring Vandskistadion.

Et andet vigtigt aspekt for livskvaliteten er stilhed. Stilhed er en ofte upåagtet værdi, men af stor betydning for mental sundhed. Egholm modtog i 2019 den betydningsfulde Stilhedspris. Det er ganske unikt, at storbyen Aalborg har en sådan fredfyldt perle af en ø i en fjord, beliggende så tæt ved byen. Dertil kommer, at såfremt den foreslåede motorvej realiseres, vil ikke kun store dele af det vestlige Ålborg og Nørresundby blive stærkt støjramt, men også de af motorvejen gennemskårne rekreative områder.

Ét er, at de værdier for menneskelivet, som Aalborgs fine beliggenhed ved et rekreativt betydningsfuldt fjordområde tilbyder, vil blive spoleret af en motorvej med den foreslåede linjeføring. Et andet er, at også plante og dyrelivet vil blive stærkt påvirket. I de senere år har der været bred opmærksomhed om, at det er vigtigt at tage vare på biodiversiteten, ikke kun i særskilte 'naturområder', men mere alment, både i byer og i det åbne land, og der gøres fra mange sider en ihærdig indsats for at styrke den biologiske mangfoldighed. Også Aalborg kommune ønsker - efter eget udsagn - at fremme en 'rig natur', og kommunen deltager i konkurrencen "Sammen om et vildere Danmark", som miljøministeren har udskrevet med henblik på at gøre Danmark 'vildere' til fordel for natur og biodiversitet (jf. Danmarks Vildeste Kommune). I perspektiv heraf forekommer det kontraproduktivt, såfremt der anlægges en motorvej gennem landskabs- og naturområder, som for en stor dels vedkommende kan bidrage væsentligt til biodiversiteten.

Værdier under pres - et incitament til at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne

Den løsningsmulighed, som lovforslaget tilsiger, sætter væsentlige værdier under pres, ikke mindst i lyset af grøn omstilling, men tillige i henseende til helhedsorienteret byplanlægning samt i henseende til friluftsliv og biodiversitet. Det er et fra mange perspektiver uheldigt løsningforslag, som er overleveret fra en tid, da der langtfra var samme opmærksomhed som idag på nødvendigheden af grøn omstilling. I forbindelse med den for nyligt gennemførte VVM-redegørelse for løsningsforslaget er der heller ikke undersøgt alternativer.

Jeg opfordrer hermed Folketingets politikere til at afvise lovforslaget.

Der inciteres i stedet til at søge anderledes løsninger på trængselsproblemerne, og med et åbent blik for mulighederne. Konstruktivt opfordrer jeg til, at der iværksættes et arbejde med nytænkning af mobilitetsudviklingen i Aalborg og Nordjylland fra en problembaseret vinkel, som

1) fortsat anerkender de nuværende trængselsproblemer i Limfjordstunnellen,
2) afdækker anderledes og gerne mere komplekse løsningsmuligheder (- som et led heri kunne det være umiddelbart tilgængeligt at iværksætte VVM-undersøgelse af et yderligere tunnelrør i tilknytning til E45-tracéen),
3) under inddragelse af et bredere sæt af værdier og visioner, herunder de ovenfor anførte.

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm, Nej Tak!

Forurening af grundvandet.

Allerede ved anlægsfasen, vil der være risiko for at grundvandet ved Lindholm-Hvorup Vandværk og Drastrup Vandværk forurenes på et meget højt niveau.
Fra Drastrup Vandværk ledes der vand ind til en tredjedel af Aalborg borgere. Dette vand kan drikkes fra hanerne.
Jordbunden er meget sårbar. Den består af kridt og kalk med et lag grus og sand over, som ikke har nogen rensende effekt. Det vil sige, at det der kommer ud over jordbunden, kommer direkte udrenset ned i grundvandsmagasinet.
Derfor er hele området allerede beskyttet, dels Drastrup Skov men generelt er hele området beskyttet. Der er forbud mod, at terrænet bliver ændret, der er forbud mod byggeri og der er forbud mod at man hælder noget ud på jorden, som kan skabe risiko for at grundvandet forurenes.

Derfor skal den anlægslov, der nu er fremlagt stoppes, da den **ophæver** den beskyttelse.
VVW-redegørelsen siger allerede at jordbunden er MEGET sårbar og at der allerede i anlægsfasen **vil** ske en udvaskning til grundvandet. Der er HØJ risiko for en forurening med varige skader til følge.
Dette gælder også i driftsfasen, på trods af diverse afværger tiltag med afløb, vandrender og membraner, men det holder ikke i længden - det ved vi.

Støjproblemer.

Som det er nu, er Aalborg den by i Danmark, hvor flest boliger oplever vejstøj, der er **over EU's tilladte grænseværdier.** Og det bliver kun endnu værre, når der er 26.000 nye borgere der bliver belastet med sundsskadelig støj.
Støjen vil især blive en udfordring i de flade engarealer vest for Mølholm, Hasseris, Drastrup og Skalborg, men også Aalborg Vestby, Nørresundby og Lindholm vil blive ramt. Det særlige ved Aalborg er at den ligger ved Limfjorden og at når det blæser, så kommer vinden oftest fra vest. Så med vinden fra vest og en motorvej i den vestlige del af byen, vil lyden blive båret ind over vandet på begge sider af Limfjorden samt ude i de flade engarealer, hvor det vil betyde at 26.000 nye borgere vil opleve vejstøj over **EU's tilladte grænseværdi.** Man ved at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerlig støjpåvirkning. Det giver øget risiko for hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Den nye mortervej ligger højt over terræn på næsten strækningen, og skal gå oppe i 8 meter nord for fjorden. Højde kan supersprede lyden og besværliggør at lave støjværn, hvilket der jo stort set ikke er med projektet.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse, bliver Aalborg klemt inde mellem to støjende motorveje, der giver sundhedsskadeligt støj uanset hvilken vej, vinden blæser.

Asbestdeponi.

Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret i Aalborg Vestby og Dall, som **asbestdepoter**, det er **kendt og bevist**. På Nørresundby siden, skal motorvejen gå gennem en tidligere losseplads, særligt for sten, jord, haveaffald og **tagplader.**

Nu vil man grave disse i disse depoter for at lave veje. Dette vil blive en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform**, der forårsages **af asbeststøv.**

Asbesten er der. Aalborg kommune har begyndt at sætte afspærring op, samle stumper af tagplader op, som dukker op på stranden nu hvor der er blæst om sagen. De personer der har lungehindekræft, eller pårørende til dem, der er døde af lungehindekræft, fortjener **respekt**. Og borgere i Aalborg, Nørresundby og omegn, **fortjener at blive taget alvorligt**, når der udtrykkes bekymring om frit liggende asbest.

Effekt og Økonomi

En Egholmforbindelse er sat til at koste staten **7,2 mia kr.** Holder dette, **også med oplysninger om aspestdeponier,** for de er jo ikke regnet med, da de jo ikke er der, jvf. Transportministeren.

Der er foreslået andre løsninger, som et ekstra tunnelrør ved E45, som koster ca. det halve, hvorfor ikke undersøge dette til bunds.

Effekten hvad er den, får man løst problemet?

Vejdirektoratet siger, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste E45 med 17%. Vejdirektoratet regner med en stigning på 1,2% pr. år op mod år 2040. Trafikken på motorveje er generelt steget med 4,1 % pr. år fra 2010 til 2018, holder de 17 så? Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, vil opsluge de 17%, der er vurderet ved Egholmforbindelsen. Herefter står man så igen i den samme situation, som vi har nu!

Det er tid til at stoppe op og tænke sig godt om. En dobbelt så dyr løsning, der **IKKE** når at give effekt. **Hvordan kan det blive det rigtige valg?**

Det vil være relevant at vælge en løsning, der er bedre. Den findes, og samtidigt kan man støjsikre den nuværende E45, til stor glæde for dem der i dag lever med støj fra E45 , der overskrider grænserne for, hvornår støj er skadeligt.

Demokratiet

Der er dukket nogle demokratiske problemer op i denne proces.

Transportminister Benny Engelbrecht

Transportministeren har mere travlt med at nedgøre og latterliggøre den utryghed, der er ved asbestdeponierne, end at svare på spørgsmålene han får. Asbestdepoterne er der, det er ikke noget som nogen har opfundet. Så vil han tilsidesætte muligheden for flere protester, ved at regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange, for at sikre fremdrift i projektet.
Det er en demokratisk katastrofe, at transportministeren opfinder sin egen virkelighed!!

VVM-redegørelsen, eller manglen på samme.

I 2011 kom der 1500 indsigelser, men de blev ignoreret. Der kom over 7800 indsigelser i 2021, de blev ignoreret og ikke læst og inddraget, før trafikforliget blev indgået. Det giver indtryk af at være borgerinddragelse og demokratisk, men er en ren farce.

Man har kun valgt at lave en VVM-undersøgelse af Egholm-forbindelse, og udeladt de alternative muligheder.

Det tyder – igen – på en ren skin-proces desværre.

Citat: **Danmark skal bygges med ret og pligt.** Citat fra statsministerens nytårstale 01.01.2022

Statsministeren har lige lovet at Danmark vil gå forrest i klimakrisen – det hænger ikke absolut ikke sammen med motorveje som ingen effekt har.

Borgerne har **retten** til at få efterprøvet deres **klager**, og politikkerne har **pligten** til at **lytte** til borgerne.

Så derfor:

Lyt til borgerne i Aalborg! Der er massiv modstand og masser af saglige argumenter imod Egholmsforbindelsen, den løser ikke problemet, den er helt ude af trit med behovet, sund og grøntfornuft!

Nej tak til anlægsloven for Egholmsmotorvejen. Sæt klimasituationen og ikke mindst menneskers trivsel og sundhed på dagsorden. Det skylder I os som politiker.

Med venlig hilsen

Jens Johansson

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse at konsekvenserne er alt for voldsomme i forhold til den begrænsede trafikale effekt.

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg og Nørresundby.

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der allerede i anlægsfasen forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer, som står for ca. 1/3 af Aalborgs drikkevandsforsyning.

Det er utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdeponier og fjordbundens asbeststøv.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores.

Det er uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens får levesteder.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Med venlig hilsen

Jens Jørgen Nissen
[redacted]

Til Vejdirektoratet. **2. januar 2022**

Vedr. Høringsvar ift. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg.

Jeg påklager hermed anlægsloven som den foreligger for følgende forhold:

1. VVM processen lever ikke op til lovfæstede standarder, hvilket svækker grundlaget for vedtagelse af en anlægslov.
   Dette gælder især:
   - VVM lovgivningen understreger at alternativer skal undersøges. Det sker ikke i den reviderede VVM fra 2021, ligesom der heller ikke i tidligere VVM er undersøgt realistiske alternativer.
   - I den reviderede VVM er Limfjorden ikke undersøgt for asbestforekomster, selvom det er transportministeriet bekendt, at områder i linjeføringens tracé har været brugt til ikke-inddæmmede deponi for meget store mængder asbestaffald.

2. Beslutningsprocessen omkring Egholmforbindelsen er ikke en retsstat værdig og skader regeringens og folkestyrets omdømme.
   - Høringen af den reviderede VVM rapport 2021 var en parodi. Trods en offentlig hørings fyldt med tekniske fejl og mangler indkom der ca. 7500 høringssvar. Politikerne valgte kynisk at inkludere Egholmforbindelsen i Trafikforliget juni 2021, selvom svarene på ingen måde var behandlet på det tidspunkt.
   - Forbløffende få folketings- og byrådsmedlemmer har sat sig fagligt ind i VVM rapporterne og i yderst beskeden grad været interesseret i at diskutere de indholdsmæssige forhold omkring Egholm-motorvejen med borgerne. Holdningen fra lokalpolitikerne har været, at vi skal vise at ”Nordjylland står sammen”, ellers står Staten et andet sted hen med deres penge. Det betyder også, at modstandere er ”blevet sat udenfor døren” og at en del virksomheder er bange for at blive ”blacklistet” hvis de skilter modstand mod Egholmforbindelsen. Da eksisterende meningsmålinger ikke desto mindre viser, at et flertal af borgerne er imod Egholmforbindelsen har en sådan strategi ikke overraskende ført til en forbitret stemning i byen.

3. Reelt har politikerne (hverken nationalt eller lokalt) ville forholde sig til eller svare på nogle helt afgørende problemstillinger omkring netop Egholmforbindelsen. Herunder især:

   - Egholmforbindelsen aflaster maksimalt 24% af trafikken på E45 og med en trafikstigning på mellem 1-2 % om året i anlægsperioden bliver reduktionen af trængslen marginal. Se note 1.
   - Ifølge EU´s habitats-direktiv er det ikke tilladt at gennemføre samfundsnødvendige anlægsprojekter der fortrænger beskyttede fuglearter, hvis der er alternative

placeringer. Dette gælder også samfundsnødvendige projekter. Og der er alternativer. Dem vil politikerne og vejdirektoratet bare ikke undersøge. Knortegåsen er den mest beskyttede fugleart i Danmark.

- Klimamæssigt bliver Egholmforbindelsen Danmarks med 260000 tons CO2 den 10-største CO2 udleder i anlægsperioden, men den udledning er ikke regnet med i motorvejens interne rente, som ville ligge på mellem 0,5 og 0,9 hvis den blev medtaget. Det vil sige langt under den rentabilitet der normalt gælder for motorveje.
- Egholmforbindelsen vil udsætte 26000 borgere for sundhedsskadelig trafikstøj. I den reviderede VVM er dette forhold sminket, ved at lave støjværn i en strækning på E45 efter den planlagte motorvejs junction ved Dall Villaby. Det er positivt at der endeligt gøres noget for at støjdæmpe (en lille del af) de bynære områder af E45, men det grænser til det uhæderlige at modregne denne støjdæmpning i projekt Egholmforbindelse.
- For os der bor langs Limfjorden er asbestforekomsterne meget synlige (flydende stumper af asbestholdigt eternit), så det føles utroligt provokerende at transportministeren i flere omgange har benægtet eksistensen af dette eller henvist til at der er "sat penge af til at få dette bortskaffet", hvis man støder på det under anlægsarbejdet.
- Der er arbejdet med drikkevandsrensning ved Drastrup Vandværk i over 30 år, herunder skovrejsning og jordfordeling så der ikke sker intensiv jorddyrkning i nærheden af boringerne samt restriktioner for hvad beboerne må dyrke og anlægge på egen jord. Denne beskyttelse fjernes nu med et pennestrøg sammen med anlægsloven. Drikkevandsområdet er sårbart, da der ikke er et beskyttende lerlag eller lignende, så alt hvad der lander på området vil sive ned i jorden og tanken om en membran der over tid er tilstrækkeligt til at beskytte området er iflg. faglige eksperter ikke realistisk.

Opsummerende: Misbrug af det repræsentative demokrati.

Prøv at forestille jer borgerne i Aalborgs følelse, når de gang på gang får at vide at politikerne ikke vil diskutere ovennævnte forhold, fordi "beslutningen er taget" og "nu må Nordjylland stå sammen for at få den længe ventede 3. Limfjordsforbindelse".

Det føles som en ond drøm man ikke kan vågne fra, men bliver ved og ved, selvom flertallet af borgerne, medarbejdere i kommunens egne forvaltninger, medarbejdere på Region Nordjylland, masser af små og store virksomheder og langt de fleste trafikforskere i stilhed giver udtryk for, at Egholmforbindelsen er den dårligste og dyreste løsning man overhovedet kan finde på.

Erhvervsliv og pendlere har naturligvis behov for at undgå trængsel, men de er i princippet ligeglade om det bliver en vest- eller østforbindelse eller en helt anden løsning, bare der sker noget for at reducere trængsel og ventetid.

Opsummerende har Danmark et demokratisk problem, når der laves trafikforlig, hvor borgmestre og lokalt valgte MF´er kan sidde og handle af med hinanden, så "alle" får noget motorvej, uanset hvad borgerne mener og uanset klima- og biodiversitetskriser. Processen hvor fordeling og

placering af motorveje sker i ”studehandler” uden at der ligger en helhedsorienteret mobilitetsplan for Danmark kalder jeg misbrug af det repræsentative demokrati. Dette misbrug bliver skærpet af, at vi befinder os i en kæmpe klima-, biodiversitets- og trivselskrise. I denne sammenhæng er det især den sundhedsskadelige trafikstøj vi henviser til med ”trivsel”. Et problem som er stort og stigende i Danmark, ikke mindst i Aalborg som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by.

Konklusion: Sæt Egholmforbindelsen og anlægsloven på PAUSE og gør noget ved demokrati og dialog.

Min konklusion på dette er, at selv om det repræsentativ demokrati er ganske vellidt i Danmark og politikerne muligvis KAN vælge at køre hen over et flertal af borgerne uden at ville diskutere eller handle på de mange og fundamentale problemer med Egholmforbindelsen er det usundt og meget uklogt at gøre det.

Nogle vil postulere at der er et stigende problem i Danmark med at gennemføre de ønskede projekter uden den nødvendige lovhjemmel og uden den nødvendige hensyntagen til inddragelse af borgerne. Begge deler svækker tilliden til og legitimiteten af det repræsentative demokrati.

Jeg foreslår derfor:

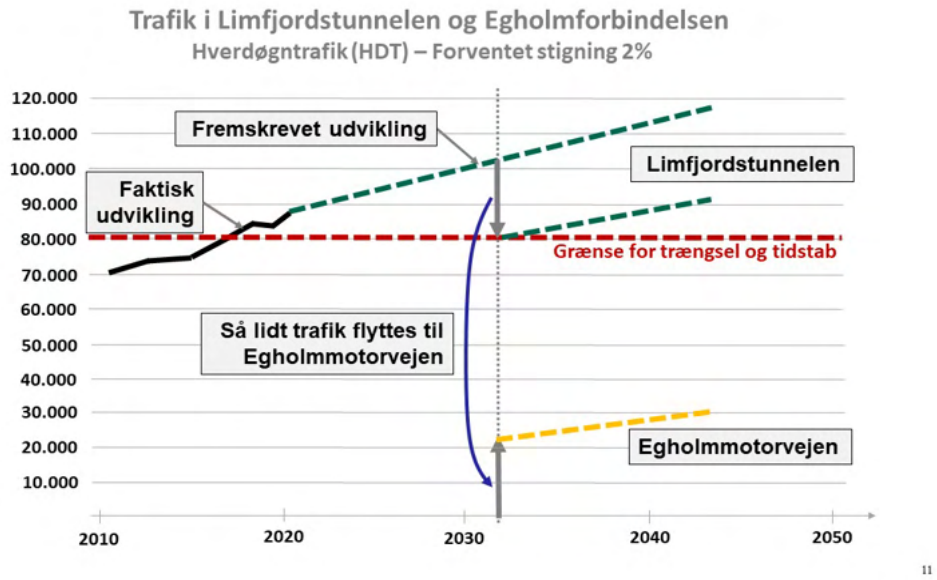
SÆT EGHOLMFORBINDELSEN (Anlægsloven) PÅ PAUSE, indtil problemer og alternativer er tilstrækkeligt belyst.

Og i sammenhæng hermed….

Lad politikerne gå i en reel dialog med borger, foreninger og erhvervsliv efter at alle parter har haft mulighed for at sætte sig grundigt ind i konsekvenser og alternativer af den Egholmforbindelsen og alternativerne til denne.

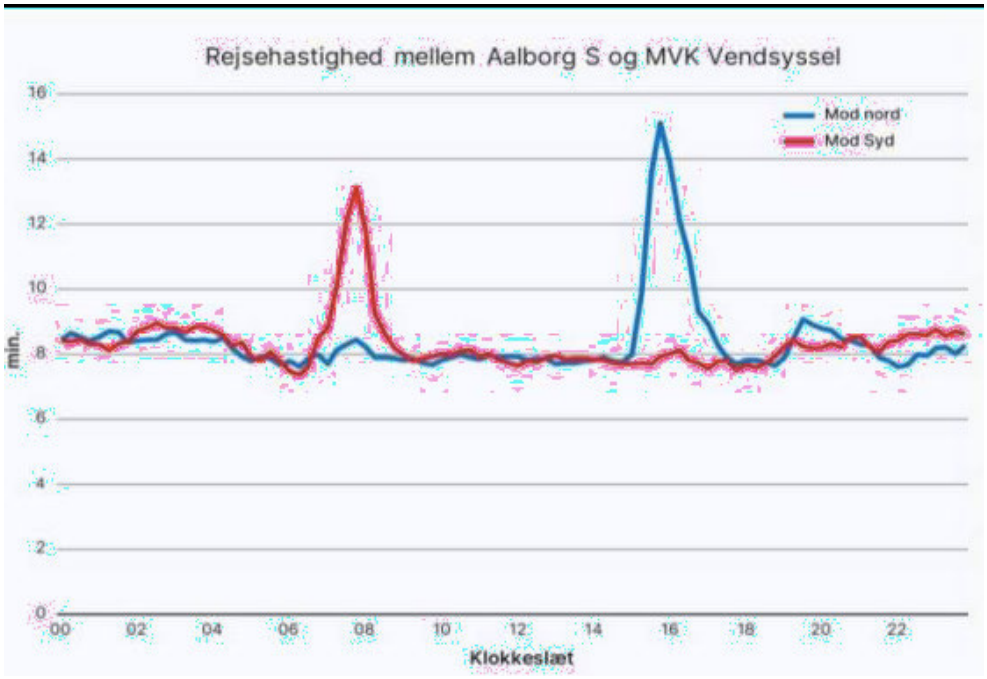
Note 1:

Trafikalt.
Egholmforbindelsen vil ikke kunne løse trængselsproblemerne på E45 da den kun meget begrænset vil kunne aflaste tunneltrafikken. VVM-rapporten tager udgangspunkt i en meget lav trafikprognose på 1 pct. tilvækst af biler. Det er urealistisk lavt, og hvis vi anvender en mere realistisk trafikprognose på 2 pct. viser nedenstående figur, at aflastningen er så lav, at trængslen i tunnelen vil være den samme i 2031, når Egholmmotorvejen står færdig, som den aktuelle trængsel i 2021. Selv med en urealistisk prognose på 1 pct., ville Egholmforbindelsen ikke aflaste E45 og Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.



Figur 1. Trafik i Limfjordstunnelen og Egholmforbindelsen. Den røde stiplede linje på figuren angiver grænsen på 80.000 biler, hvor der - ifølge Vejdirektoratet - vil være trængsel og tidstab.

Et mere grundlæggende spørgsmål er, om E45 og Limfjordstunnelen har trængselsproblemer i en grad, der berettiger anlægget af en tredje forbindelse. Figuren nedenfor viser at der kun i korte tidsrum i morgen- og eftermiddagstrafikken er tale om væsentlige forsinkelser. Figuren medtager godt nok ikke forsinkelser som følge af uheld, og dem er der en del af bl.a. fordi af- og (især) tilkørslerne er dårligt konstrueret. Tilhængere af en 0 løsning mener derfor, at der slet ikke er brug for en tredje forbindelse, hvis der rettes op på fejlkonstruktioner evt. kombineret med delebilsordninger eller brug af fleksibel arbejdstid.



Figur 2. Trafikbelastningen over dagen i Limfjorstunnelen

En tredje anke mod Egholmforbindelsen er at den erhvervsmæssige udvikling ligger i Aalborg øst, hvor både terminalhavn, industriområder og ikke mindst det nye supersygehus i højere grad kunne berettige en øget vejkapacitet. Spekuleres der mon i at staten skal presses til at lave et ekstra tunnelrør, så snart Egholmforbindelsen er sat i værk?

Mange trafikforskere fremhæver, at et ekstra tunnelrør på Limfjordstunnelen, der ligger i øst, vil være langt mere bæredygtigt end en Egholmforbindelse, især hvis det kombineres med en vendbar retning i det ene rør, således at der er 6 baner ind til Aalborg i morgentrafikken og 6 ud af Aalborg til fyraften. Det vil give en 50 pct. kapacitetsforøgelse for de tre rør tilsammen og 100 pct. for trafikken ind og ud af byen i myldretiden. Sådan fungerer f.eks. Elbtunnel i Hamburg med 8 baner og vendbar retning i myldretiden.

Jens Kruhøffer.

[redacted]

Aalborg d. 02.01.2022

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med dette høringssvar ønsker jeg på det kraftigste at gøre indsigelse mod det foreslåede projekt og opfordrer til at det bliver trukket tilbage.

Jeg synes, at der fra mange sider er stillet meget relevante spørgsmål til projektet om dets store klima- og miljømæssige følger og at der er udarbejdet konstruktive forslag til alternativer, som jeg håber vil blive taget ind i den videre debat.

Argumenterne mod projektet er mange. Her er nogle af dem, der har betydning for mig:

- Den planlagte motorvej medfører bl.a. støjforurening for yderligere 26.000 mennesker i en by, der i forvejen er hårdt støjplaget.
- Den planlagte motorvej vil ødelægge vigtige naturområder på bl.a. Egholm, i Hasseris Enge og ved Verdens Ende i Nr. Sundby og få voldsomme konsekvenser for områdernes diversitet. Områderne er vigtige og uerstattelige rekreative områder for befolkningen i Aalborg og Nr. Sundby og bruges dagligt af rigtig mange mennesker. I stedet for at anlægge en motorvej i disse områder foreslår jeg, at man udvikler områdernes rekreative muligheder.
- Det er velkendt at flere veje blot giver mere trafik. En udvikling, der kun kan bekymre og jeg håber derfor, at man fra politisk side vil gøre som i Wales, Sverige og Østrig, hvor der netop nu stilles spørgsmål ved de miljø- og klimamæssige følger af en udbygning af motorvejsnettet og lægges op til at stoppe en række planlagte vejbyggerier.

Jeg håber, at den foreslåede anlægslov trækkes tilbage – og at der i stedet arbejdes videre med nye langsigtede forslag, der trækker på de forslag til alternativer, der er kommet frem i den hidtidige proces.

Venlig hilsen

Jens-Jørgen Andersen

En 3. Limfjords forbindelse over Egholm?

Der er kun nogle få politikere der er blevet stædige og ikke vil tabe ansigt, der står fast på en Egholm motorvej - selv erhvervslivet ved, det ikke er den rigtige løsning.

I den vestlige ende af byen er der ikke noget erhverv!

Men i det østlige Aalborg er der et nyt super sygehus med ca. 7000 arbejdspladser.

Faktisk er de 10 største fabrikker i Nordjylland placeret i Ålborg øst

- Siemens wind power
- Telenor
- Bladt Industries
- KMD
- Sanistål
- Alfa Laval
- Aalborg Portland
- Nordjyske Medier
- Spæncom

- ca. 10.000 ansatte

Dette giver små 20.000 ansatte der højst usandsynligt ikke kommer til at køre over Egholm.

Lig dertil alle de fabrikker der ligger langs motorvejen mellem Frederikshavn og Støvring, hvor ofte vil de bruge Egholmmotorvejen? - den fører ikke til Frederikshavn, den fører kun til Hjørring og Hirtshals.

Hvem vil så bruge Egholm motorvejen når der kommer uheld i tunnelen hvilket der gør, da man ikke vil løse de problemer der er med den nuværende tunnel, se forslag til en løsning senere i teksten. At lede trafikken på tværs af Aalborg vil kun give kaos, byen er ikke bygget til tværgående trafik - og slet ikke når man nu bygger en plusbus med egen busbane på tværs af byen. Jeg forudser kilometer af lange køer gennem byen med den forurening der følger med.

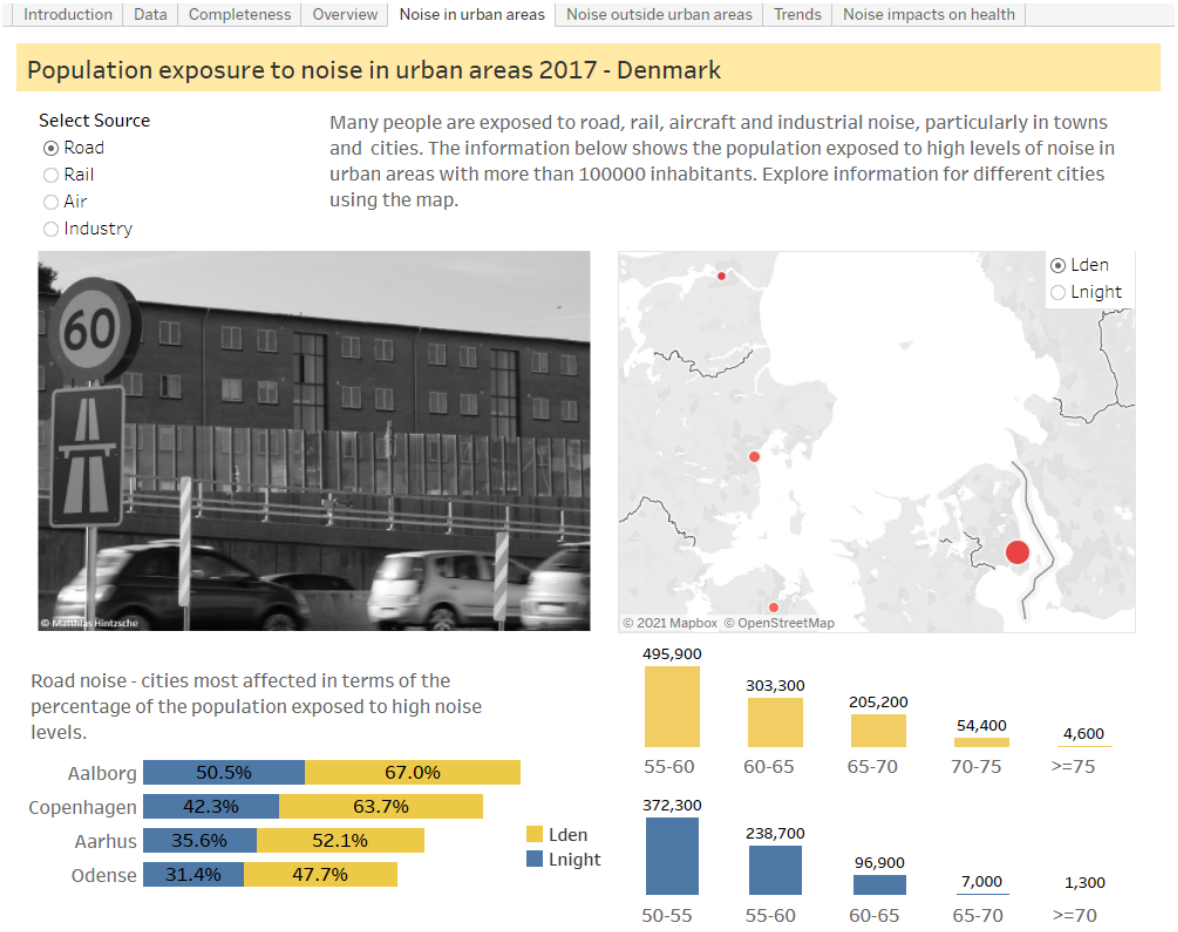
Forurening…

Hvis du i dag bor ovenpå den klart største vandforsyning til Aalborg, Drastrup enge må du ikke engang have en giftsprøjte og du får hvert år besøg af kommunen for at kontrollere, om du har noget gift gemt et sted. Nu vil man lægge en motorvej oven på denne vandåre. Der bliver sagt at man vil sørge for at der ikke kommer forurening i grundvandet, ifølge eksperter ved vi faktisk godt at dette ér og bliver umuligt.
Jeg føler mig til grin, når man forsøger at undgå at forurene vores grundvand, mens man lader staten forurene som det passer dem.

Støj...

Dertil kommer støjen - vi ved alle at støj er skadelig,

Hvis vi kigger på tal fra EU's egen, european evironment agenzy, kan vi se at Aalborg i dag er den mest støjplagede by. Hvorfor ligge en motorvej vest for byen? - vi ved alle at der oftest er vestenvind i dette land.



Alle andre steder i Europa forsøger man at lave mindre støj, hvorfor vil vi så lave væsentligere støj? Kig nu på udlandet f.eks. Hamborg, de bygger tag over deres bynære motorvej, det kunne være et fedt projekt hvis der blive bygget tag over øst motorvejen så larmen var væk. Lig dertil en city-ringvej, se følgende forslag i afsnittet hvad gør vi så, som faktisk løser det problem der er i dag.

Asbest

Hvis man har fulgt lidt med i Aalborgs historie, ved man at der er et stort problem med asbest i Aalborg.

Dette skyldes eternitten hvor der blev lavet asbest tagplader. En 1/3 del af alle de kræfttilfælde med lungehinde kræft, der er i Danmark, er fra Aalborg - også i dag selv om det er 30 år siden det blev forbudt. Dette skyldes at der ligger div. depoter rundt omkring i området ved bl.a. Mølholm, og dermed også i motorvejslinjen. Jamen skal vi så ikke bare fjerne det, jo det vil være perfekt, dog det koster jo så meget, at man ikke vil tage det med i udregningen, for så bliver det så dyrt at det ikke kan svare sig.

Hvad gør vi så??

Der er lige kommet et rigtig godt forslag frem men en ”city ring” som udretter det sving der er hele problemet med den tunnel vi har nu (kridtsvinget). City-ringen vil lede alle der skal ind til midtbyen gennem dette rør, så dem der skal til enten Hjørring eller Frederikshavn ikke skal flettes sammen med kridtsvinget, hvilket er det store problem med den nuværende tunnel.
pris for dette ca. 4 mia, altså det halve af hvad Egholm linjen vil koste!

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Krampagtig politik

Politikerne i Aalborg og i Region Nordjylland pegede tilbage i 2011 på Egholmforbindelsen, og det blev hørt på Christiansborg.
Det store parti har krampagtigt holdt fast i denne dagsorden, selv om viden og forudsætninger siden har ændret sig markant.
Borgmesteren siger det egentlig meget direkte, "at hvis man tror, man kan starte den diskussion op, om hvor linjeføringen skal gå henne, så gør det bare, vi ingenting får".
Denne noget visne begrundelse suppleres i dagens avis af en lokal folketingsmand med, at "vi ikke har brug for hjørnespark, men for at gribe den chance …."

Det handler altså ikke om at finde den rigtige løsning men om at haste den mulighed igennem, som infrastrukturaftalen åbner for.

Helt grundlæggende virker det utrolig arrogant og forstenet at planlægge et vejbyggeri med en linjeføring, som er både markant dyrere og samtidig mindre trafikalt effektiv end andre løsninger.
Der skal naturligvis foretages en fornyet undersøgelse af de andre oplagte muligheder med henblik på aktuel afklaring af økonomiske, trafikale, miljømæssige og støjmæssige forhold – og det naturmæssige.
På den baggrund vil der være en reel mulighed for at vælge den bedste løsning.

Følgende fokusområder, som taler imod Egholmforbindelsen, er beskrevet i de mange kvalificerede høringssvar - der gives ikke fyldestgørende svar i VVM-redegørelsen fra februar, 2021.

1. Den estimerede pris på 7,3 milliard kr. giver ikke den tilstrækkelige samfundsøkonomiske forrentning.
2. Aalborgs bidrag på 600 millioner kr. kan sandsynligvis erklæres ulovligt – og er i sig selv en ejendommelig prioritering af kommunale skattekroner.
3. Aflastningen af bro og tunnel er så beskeden, at den kun nogenlunde kan følge med den trafikale stigning. Resultatet vil efter få års drift være samme trængsel som nu.
4. Drikkevandsreservoirer, som forsyner 1/3 af borgerne i Aalborg og Nr. Sundby, kan dårligt undgå at blive forurenet.
5. Asbestdeponier på linjeføringen er en regulær miljøbombe.
6. Egholmlinjen vil give massive støjgener for mindst 25.000 borgere i den vestlige del af Aalborg og Nr. Sundby. Det skyldes dels den altdominerende vestenvind og dels linjeføringen få hundrede meter fra rigtig mange nyopførte boliger.
7. Og så der Egholm, der er en rekreativ perle - her taler det for sig selv, at man politisk med åbne øjne vil føre en 4-sporet motorvej hen over et af Aalborgs naturmæssige åndehuller.

Jeg har en stor tro på, at politikerne i det nye byråd, i det nye regionsråd og på Christiansborg vil handle på, at Egholmforbindelsen på alle måder er en katastrofe for Aalborg og Nr. Sundby.

Jesper Lykke Christensen
[redacted]

Vejdirektoratet **Gistrup, den 26. december 2021**

Høringssvar til Vejdirektoratet vedr. etablering af den 3. limfjordsforbindelse

E-mail: nfc@vd.dk

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur og biodiversitet negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO_2 udslippet.

Hertil kommer, at der både i områderne nord og syd for Limfjorden og i selve Limfjorden er store forekomster af asbestindhold, som slet ikke håndteres i den reviderede VVM-undersøgelse. På samme måde er der ikke taget højde for forekomster af PFOS/PFAS-forureningen i dette område. Disse forhold bør afdækkes og der bør fremlægges en plan for, hvordan disse udfordringer håndteres, før der fremlægges et forslag til anlægslov i folketinget
.
Selv, hvis man ikke tager hensyn til asbest- og PFOS/PFAS-forureningen, er investeringen ikke ud fra en samfundsøkonomisk beregning fornuftig og etableringen af denne vil herudover påføre Aalborg Kommune yderligere udgifter til veje for op imod en milliard kroner. De relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, kan derfor ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Mere negativ klimapåvirkning
Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO_2 udslippet – hertil kommer det CO_2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens og Aalborg Kommunes klimapolitik.

Flere rammes af støj
Etableringen af motorvejen vil medføre at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og lang flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil også påvirke disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt.

Natur og rekreative områder forringes
Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Vigtig natur vil få forringede vilkår og paragraf 3. beskyttet natur vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning.

Grundvandet trues
Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup, som udgør 20 procent af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes
Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenet vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil komme risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet
Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden.

Markant forringelse af Egholm som rekreativt område og turistdestination
Udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Særlige udfordringer i anlægsperioden
I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.
Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, bekymrende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området.

Sørgelig meddelelse fra Vejdirektoratet (kan det virkelig være sandt??):
”På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet *er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt* ***fravige visse love og klageadgange*** *relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet.* Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet. Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og miljøhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projektet af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i VVM-redegørelserne.”

Her er 10 argumenter imod en Egholms-forbindelse:
Argumenterne imod den valgte linjeføring er mange. Her er 10:

1. Økonomisk er det en voldsomt dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Penge, der skulle bruges på velfærd til kommunens borgere. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning. Der ligger en række konkrete alternativer, der er langt billigere og mere effektive.

2. Trafikalt løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

3. Trafikalt ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

4. Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

5. Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

6. Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988.
7. Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.

8. Naturen presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

9. Bynære rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en svæver motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.

10. Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer. Når først en motorvej er etableret, ligger asfalten uigenkaldeligt fast.

I tilgift kommer altså, at den demokratiske og juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og øjensynligt i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke udløste andet end et skuldertræk. 3.400 borgere havde sat sig ned og skrevet til Vejdirektoratet - for langt de flestes vedkommende for første gang nogensinde i deres liv!

Den voldsomme mængde høringssvar var kulminationen på års frustrationer og en særdeles mangelfuld VVM-proces. Bl.a. med en VVM-redegørelse, der helt usædvanligt ikke medtager alternativer til Egholmmotorvejen, vel og mærke alternativer, der findes mange af, men ikke en eneste af disse er blevet undersøgt.

De mange høringssvar fra VVM-høringen var end ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021!

Høringssvarene er ikke blevet anvendt til noget som helst andet end at give processen et strejf af demokratiets tryllestøv for det uprøvede øje.

Lad nu fornuften sejre og lav en ny gennemgang af hele projektet, således at det forhåbentlig kan ende med at fornuften sejrer og den 3. limfjordsforbindelse kan blive placeret et mere fornuftigt sted.

Med venlig hilsen
Jette Højer
[redacted]

Hermed en henvisning til et nyt forslag til etablering af en ny forbindelse over Limfjorden:
(ctrl+return):

https://www.facebook.com/download/622303162341760/%C3%85dalsforbindelsen%20-%20Forslag%20til%203%20limfjordsforbindelse.pdf?av=100005652911742&eav=AfYvdgMQ-VbWlGSJajNakNQIphfUQ4ri1iHvksODTzFOCcWTKtvC4LULOJxHVk94WU4&hash=AcpMGBWWxr41n3hDEfg&__cft__[0]=AZUJ6ZQynEnYim8fcAjwpoMc7v4iqpu4eXRxiw3geYsapJxgVf4XGO_mBPbH7vRJavVaLkrDcksB2m-5FUcxB5AlRGzGKUWalaxHRqUhOhsAH5XAB05uizEVh3LvGoEUn2iGlDQqjbd2SdMqpej7UHdbuNl6cNiDnX59QoyF4ob3m02bKfRIKeRHBjro6dcCSZuPgtXm0I3efv-JZq4pjNl8&__tn__=H-R

Velkommen til www.3-limfjordsforbindelse.dk (husk bindestreg)

udgivet af Trafikalt Folkeparti. Søger du argumenter med numre som #1, #2 … så søg med CTRL+F

En masse, man kan klikke på, inden de 87 gode grunde til at opgive Egholm-linjen længere nede:

Vigtig høring om "Forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse" - via Egholm – hvor finder du lovforslaget og hvordan kan du komme til orde? Sidste frist 2. januar 2022!
Trafikken stiger lige så meget som en Egholm-forbindelse aflaster. Problemet med kø og uheld løses ikke!
KORT over linjeføring. Vejdirektoratets misvisende kort, trafikkort med og uden forbindelsen.
DEN NYE VVM FRA VEJDIREKTORATET. Kun vest-linjeføringen behandles (!) og resultatet er meget ringe forrentning (3,5 %, pris 7 mia. kr). Indgang med index her. Ordinær indgang her.
EN LILLE FILM på 11 min. fra 2019. Om hvorfor man bør vælge den østlige løsning.
CENTRALE KRITIKPUNKTER fra

ingeniør, lektor emeritus
ANKER LOHMANN-HANSEN 2021.

Tilsvarende fra Trafikalt Folkeparti:
4 HØRINGSSVAR med ca. 250 underskrivere

MENINGSMÅLINGER ang. linjeføring
53 % for øst, 29 % for vest (2019)

ONLINE BORGERMØDE 23/3-2021:
De 373 spørgsmål, som blev stillet ved borgermøde.
VD's opsamling af disse.

De ca. 7700 høringssvar fra borgere m.m.

FORETRÆDE VED FOLKETINGETS TRANSPORTUDVALG
maj 2021
– se vores Powerpoint pdf

TRAFIKALT FOLKEPARTIS HJEMMESIDE
- læs bl.a. aktuelle debatindlæg her.
BORGERBEVÆGELSENS HJEMMESIDE
EGHOLMS VENNERS HJEMMESIDE
PROJEKT EGHOLM PARK

EN MASSE ANDRE RELEVANTE LINKS

*Støt fortsat **opreklamering af denne side** på Google – send et beløb til mobilePay 2048 9503 mærket "Google",*

på forhånd tak, mvh. Anders Wested, Trafikalt Folkeparti.

Herefter:

87 gode grunde til at en motorvej via Egholm bør opgives

først overskrifter, så kommer disse igen inklusive uddybning/kilder:

FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

1. En 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.
Se uddybning for dette samt af de følgende 86 punkter ved at scrolle nedad, indtil numrene starter forfra *inkl. uddybning.*

2. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler

3. Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen.

4. Bygger man i vest, forsømmer man en nødvendig udbygning i øst. Der er næppe penge til begge dele.

5. Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra.

6. I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få.

UTILSTRÆKKELIG AFLASTNING Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

7. Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke.

8. I VVM 2003 stod jvf. Anker Lohmann-Hansen, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune.

9. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute.

10. En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 24 %, jfr. VVM 2021.

11. Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,4 % årligt. Efter ca. 10 år med projektering og bygning af vestlig motorvej er stigningen over 24 %.

ET EKSTRA RØR NÆR DEN NUVÆRENDE TUNNEL ER LØSNINGEN Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

12. Blot et enkelt ekstra rør, hvor retningen skifter, kan udvide Limfjordstunnelens kapacitet i myldretiden med 33-100 %.

13. Da der er myldretid sydpå om morgenen og nordpå om eftermiddagen, kan man få op mod 100 % ny kapacitet ved at ændre retningen i rør nr. 3.

14. En 3. kørebane på E45 ved Aalborg er påkrævet uanset hvad (pga. den store trafikmængde). En del af denne er bygget siden VVM 2011.

15. En 4. kørebane fra Bouet og sydpå til Nørre Uttrup er påkrævet uanset hvad, og den vil fjerne den egentlige årsag til køerne om morgenen.

UHENSIGTSMÆSSIGE OMKØRSLER Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

16. Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm.

17. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.

18. Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!

19. Omkørslen via Egholm for trafik, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler.

20. Omkørselstrafik skaber mere CO2, mere larm, mere luftforurening, mere vejslid, mere trængsel og mere spildt trafikanttid.

21. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 10-20 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

FORDELENE ER FÅ Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

22. Kun villabyen Hasseris og kun få virksomheder ligger så langt mod vest, at en Egholm-motorvej kan give en gavnlig genvej mod nord.

23. Til og fra lufthavnen opnås en genvej på 5-10 min, men kun for de bilister, der ankommer syd fra eller kører syd på. Det er højst 800 om dagen.

24. Det skal indrømmes, at Jammerbugt kommune opnår en markant genvej via Egholm og helt sydpå, men her bor kun 38.000.

25. Ud af de 38.000 indbyggere arbejder en del i Aalborg. Skal Egholm-vejen bruges her, vil det være en omvej i forhold til broen.

26. Kun ca. 5.000 bilister opnår en markant genvej. Samtidig efterlades 80-100.000 bilister ved Limfjordstunnelen med et uløst problem.

27. En Egholm-motorvej ligger dobbelt så langt fra centrum (Nytorv), som den nuværende tunnel.

28. Det passer derfor ikke, at Aalborgs gader og veje aflastes væsentligt af en Egholmforbindelse ved at "trafikken spredes".

29. Aflastningen af Limfjordsbroen bliver nul, hvis bilister, der tidligere kørte omvejen via tunnelen, indtager den nye, frie plads.

TRAFIKUHELD VIL FORTSAT VÆRE ET PROBLEM Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

30. VVM 2021 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen.

31. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af tilkørsel).

32. Der vil fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen, så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen.

33. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen.

34. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

35. En omkørsel via Egholm ved uheld i Limfjordstunnelen vil medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres.

36. En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

37. Hvis der sker uheld på motorvejsstrækningen langs Aalborg, er eneste alternativ ikke via Limfjordsbroen. Man kan køre tilbage til Limfjordstunnelen.

NATUR Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

38. Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej

39. Egholm er i sig selv er enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.

40. Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.

41. På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.

42. Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste betydning, hvis en motorvej dominerer området.

43. De åbne, stille landskaber mod vest giver Aalborg et særligt dna uden klaustrofobi ligesom København, og de gør Hasseris til et liebhaverkvarter.

44. Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.

45. En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.

46. En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk.

47. Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.

PROBLEMATISK UNDERGRUND Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

48. Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.

49. Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

50. Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.

51. Tunnelen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves ~~i eller~~ tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik.

STØJ Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

52. Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.

53. En ny motorvej udsender 53-60 dB ny støj. Alternativet, 25 % ekstra trafik på E45, skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med moderne støjværn.

54. En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.

55. Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.

56. Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen taalelige-motorveje.tjeklige.dk

57. VVM 2021 påstår, at der vil være mindre støj efter anlæg af en ny motorvej vest om byen. Men det er "kreativ bogføring".

MILJØ OG CO2 Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

58. Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.

59. De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.

60. En Egholm-forbindelse forbruger mange mia. kr., der kunne prioriteres til transportformer, som belaster mindre med CO2.

61. Generelt må gælde, at udbygning af vejnettet får flere til at anskaffe og benytte privatbil, hvilket giver mere CO2.

ANLÆGSPRIS KAN SPRÆNGE BUDGETTET Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

62. Når udvidelsen af E45 ved Skanderborg kostede 0,5 mia., er 7,3 mia. for udvidet kapacitet på en lige så lang strækning ved Aalborg urimeligt meget.

63. Når udvidelsen af E20 hen over Fyn kostede 2,4 mia. for 24 km., er 7,3 mia. for 20 km. ved Aalborg urimeligt meget.

64. En evt. forbindelse mellem de to motorveje nord for fjorden på tværs af den nuværende vil fordyre projektet yderligere.

65. Udvidelse med ekstra kørespor samt støjdæmpning af E45 må anses for nødvendig uanset valg af linjeføring. Dette koster ca. 1 mia.

66. Der skal også sættes 0,1-0,3 mia. af til hovedrenovering af Limfjordstunnelens fundament.

67. Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med ca. 4 mia. kr.

68. Starter men i vest, bliver den samlede pris ca. 11 mia. kr.! Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set.

DET ØSTLIGE ALTERNATIV ER 6-8 MIA. BILLIGERE Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

69. En øst-forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden kan formentlig bygges for 4 mia.

70. Bygger man den vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter.

71. Bygger man den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.

72. Hvad angår forrentning kan man undre sig over den høje restværdi for Egholmforbindelsen. Er det en regnefejl?

DEMOKRATI OG VVM Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

73. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.

74. VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd.

75. VVM fra 2011 overdriver prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.

76. Hvis man kun retter fokus på den vestlige motorvej, overser man lavt hængende frugter ved udbygning af nuværende motorvej.

77. En østlig forbindelse kan f.eks. i modsætning til en vestlig opdeles i etaper på en meningsfuld måde.

78. Beslutningsprocessen har på mange områder været ulovlig. Der er bl.a. manglende lovhjemmel for VVM 2011 og brud på EU lovgivning.

79. Vejloven kræver, at VVM skal indeholde "rimelige alternativer". Dette alternativ findes ikke, når kun den ene del af VVM 2011 opdateres.

80. Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

KOMMUNENS OG REGIONENS ROLLE Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

81. Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

82. Det er et stort demokratisk problem, at Aalborg Kommune afsætter 600 mio. som gave til staten, såfremt der bygges en ny Limfjordsforbindelse.

83. Det er uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet.

84. Det er uhørt, at kommunen ansætter personer til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (hvem tør da sige nej?)

85. Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

BYENS MENTALE TILSTAND Se uddybning for de enkelte punkter længere nede på siden.

86. I befolkningen er der jfr. opinionsundersøgelser i 1996, 2014 og 2019 markant flertal for alternativet, altså ekstra rør (østlig løsning)

87. Hvis byggeriet påbegyndes, vil placering og omfang gå op for flere. Der kan opstå et uhelbredeligt sår i byens sammenhold.

De samme argumenter igen inklusive uddybning/kilder:

FORÆLDEDE FORUDSÆTNINGER

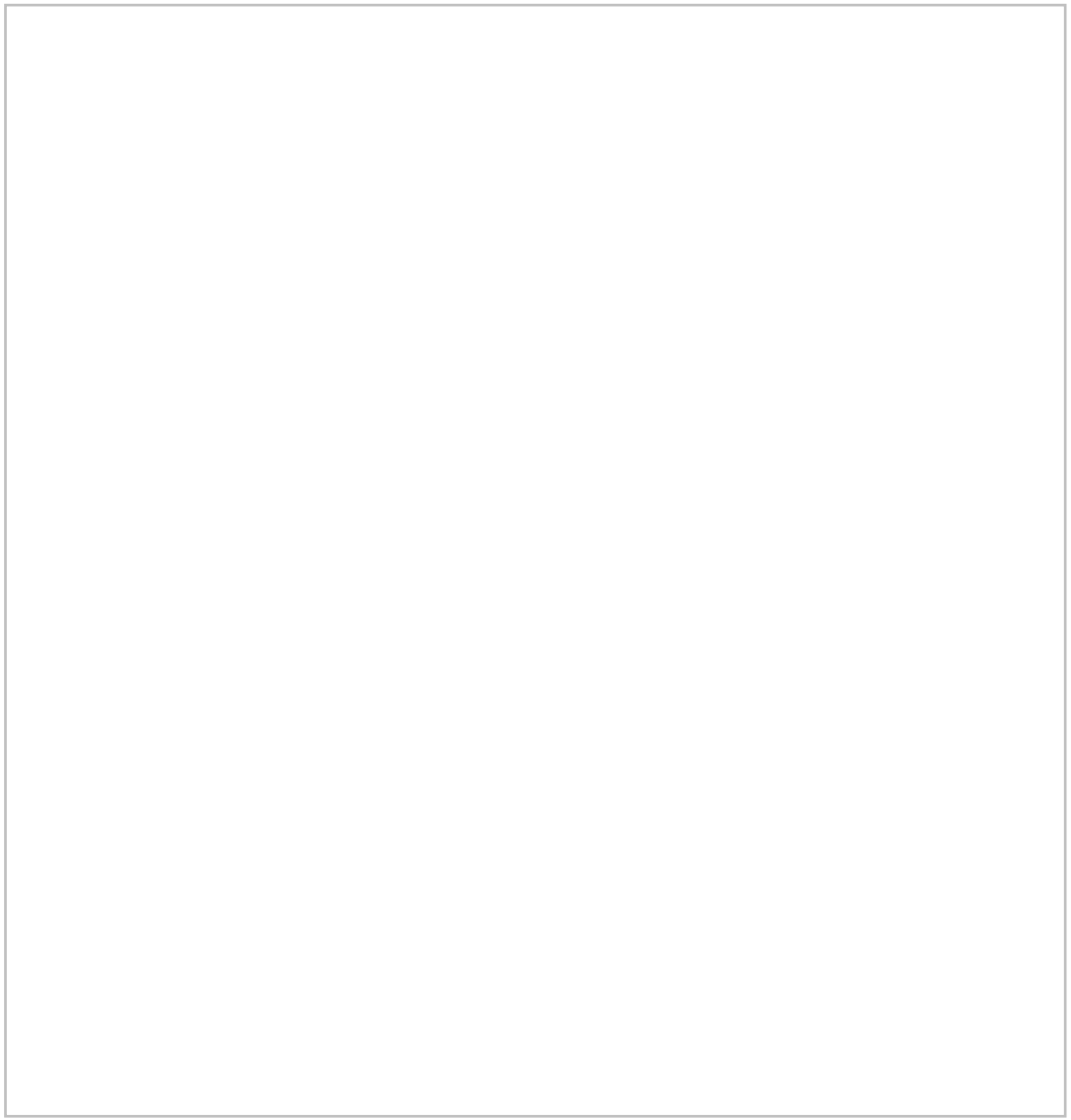
#1. En 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vest om Aalborg er et forældet projekt, der ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt.

Hvis byen var rund, ville det være logisk at tænke symmetrisk og tilføje den manglende vej i vest.

Men byen er snarere oval, hvor de to nuværende forbindelser ligger i midten (Limfjordstunnelen) og mod vest (Limfjordsbroen). Se også kortet i næste punkt.

#2. I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, regionssygehus, containerhavn, store virksomheder og fragtcentraler

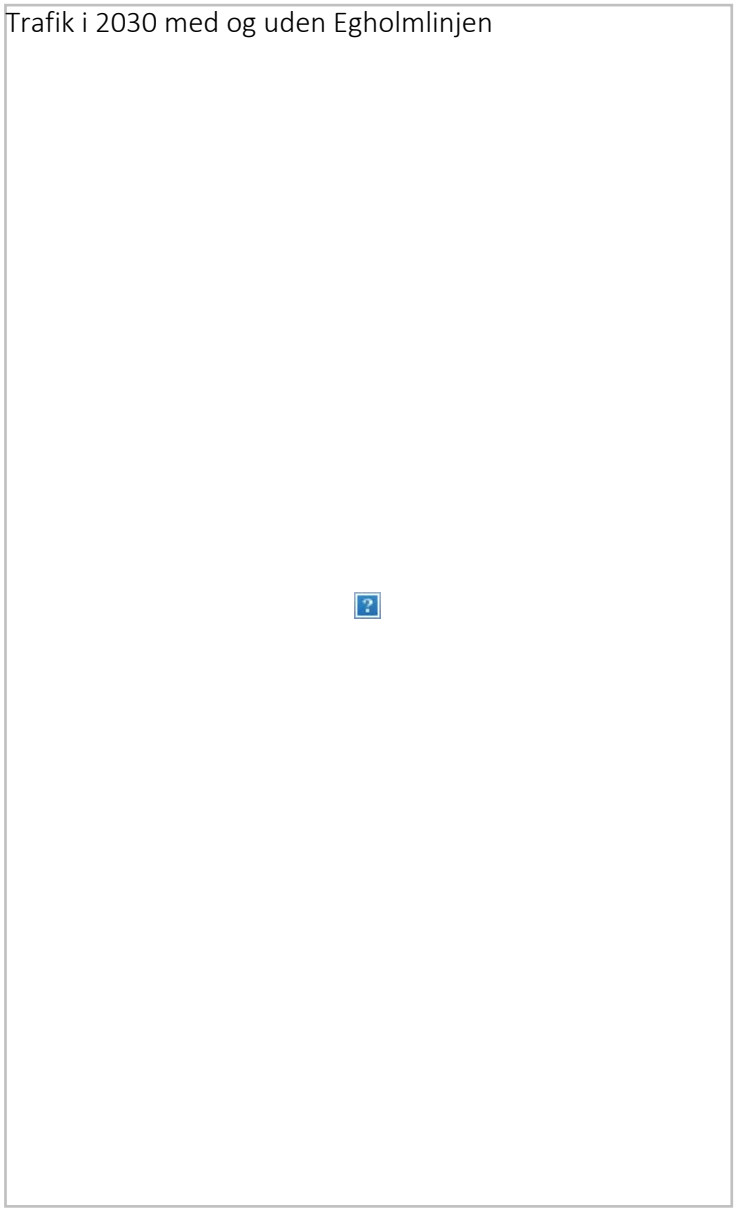
Industri er markeret med rødt på dette kort:



#3. Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen. I VVM fra 2021 indgår flere kort over Aalborg, som er direkte misvisende, ved at skære en stor del af Aalborgs Øst fra og/eller fremvise industri som om, at der var tale om ubebyggede områder! Sammenlign med kortet oven for.

Vejdirektoratets kort:

Trafik i 2030 med og uden Egholmlinjen



!

På Vejdirektoratets to kort mangler en masse industriområder, bl.a. ved Aalborg Containerhavn (Grønlandshavn), Tranholmvej (bl.a. Siemens Gamesa), Langagervej (bl.a. GomSpace), Rørdalsvej (Aalborg Portland). Der mangler også det nye Supersygehus, Nordjysk Videnspark, Gigantium samt de nye boligområder mellem Gug og Sønder Tranders.

#4. Bygger man i vest, forsømmer man en nødvendig udbygning i øst. Der er næppe penge til begge dele.

#5. Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra.

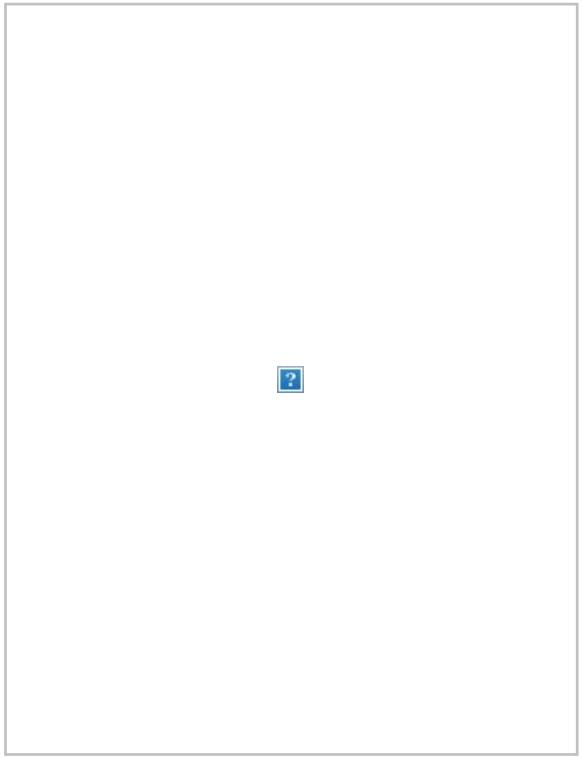
Hvis en ambulance skal fra Frederikshavnsmotorvejen til Supersygehuset i morgenmyldretiden, og der er prop i Limfjordstunnelen, kan resultatet blive en tur på over 25 km via Egholm og syd om Aalborg

#6. I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få.

Vest for den vestlige linje ligger et område med flade marker, landsbyen Nørholm, Klitgaards Fiskerleje og Limfjorden (Nibe Bredning).
Det er ikke lige så vigtigt med en motorvej her som mod øst, hvor Aalborg udvikler sig.

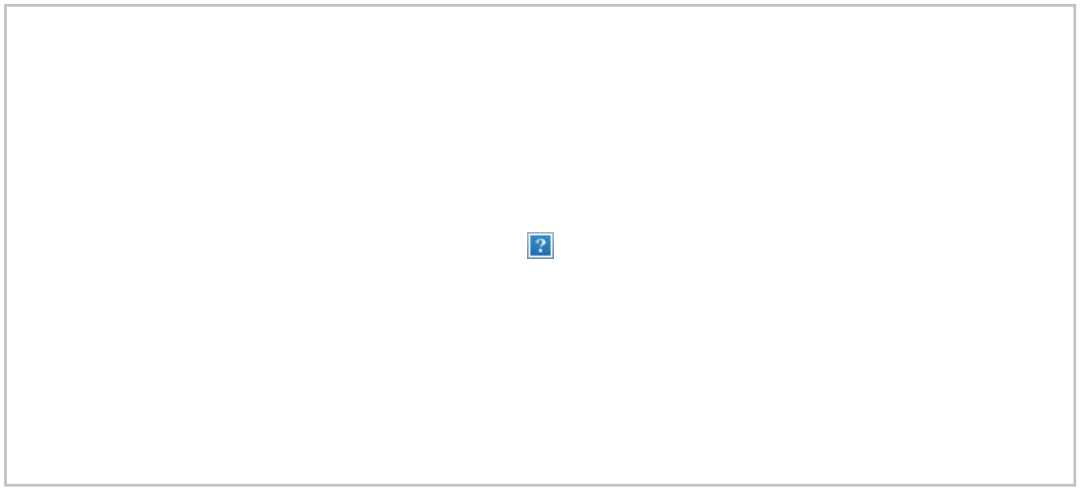
UTILSTRÆKKELIG AFLASTNING

#7. Hvis det kun var fjerntrafik, der skulle krydse Limfjorden, ville modellen med en vestlig motorvej aflaste ca. 50 %. Men det er det ikke.



Betragter man alene fjerntrafikken, kan motorvejen vest om virke logisk som aflastning. Men fjerntrafikken udgør kun 8-14 %. Kortet er fra VVM 2021 og kan meget let få læseren til at tro, at en motorvej vest om aflaster tilstrækkeligt, men kortet omhandler ved nærmere eftersyn kun fjerntrafik syd fra. Lokaltrafikken er problemet.

#8. I VVM 2003 stod jvf. Anker Lohmann-Hansen, at hele 92 % af trafikken, som passerer Limfjordstunnelen, har mål og/eller udspring i Aalborg kommune.

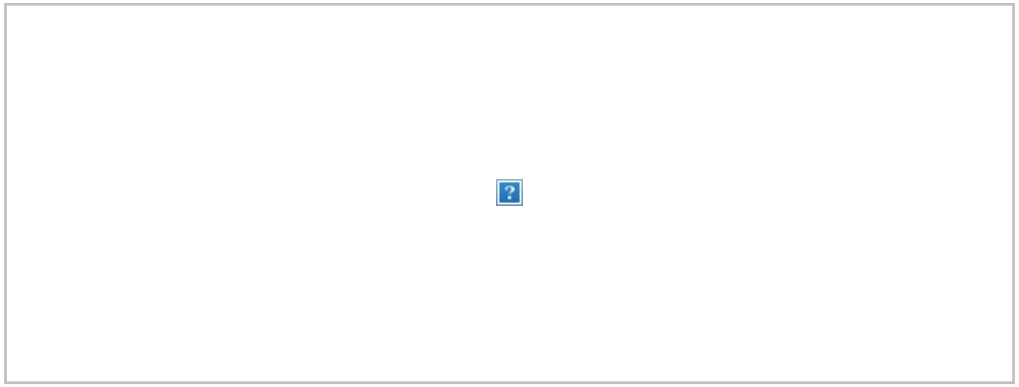


I 2021 tyder noget på, at den gennemkørende trafik er 14 %, men det er stadig en meget lille del af den samlede trafik.
De 14 % kan udledes af> Baggrundsrapporter > Trafikberegninger side 18 og 20.

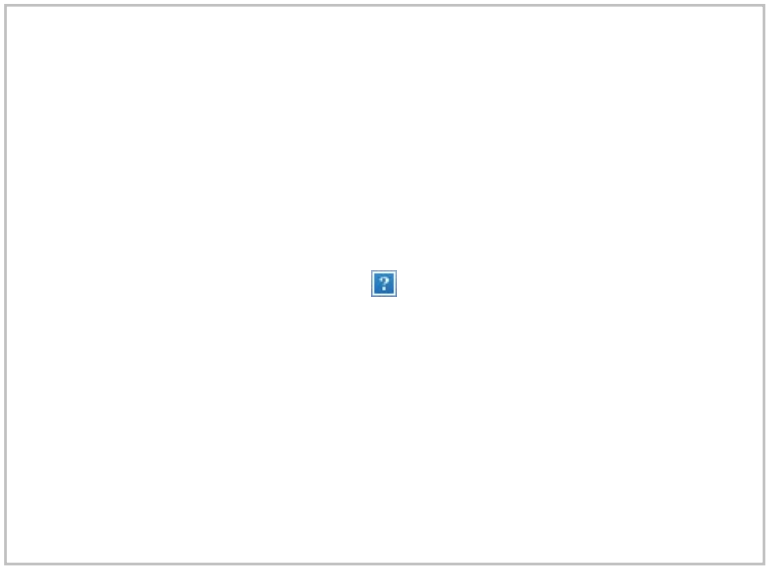
#9. Derfor kommer der kun en lille aflastning, hvis en vestlig rute bygges, og trafik mellem E45 syd og E39 nord flytter over på denne rute.

#10. En vestlig forbindelse vil faktisk kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 24 %, jfr. VVM 2021.

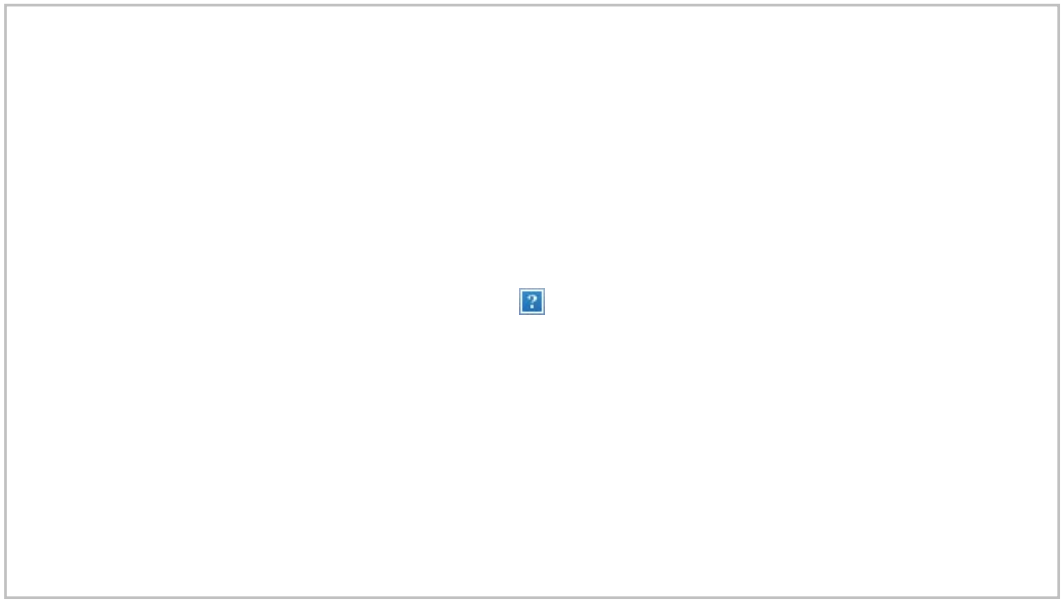
#11. Trafikken i Limfjordstunnelen stiger ca. 2,4 % årligt. Efter ca. 10 år med projektering og bygning af vestlig motorvej er stigningen over 24 %.



De to første søjler til venstre er lavet på basis af VVM 2021 med lav, årlig trafikstigning. Resten på basis af følgeberegninger.



Selv med en meget lav årlig stigning på kun 1 %, som VVM forventer, får man *ikke løst kapacitetsproblemet i Limfjordstunnelen mere end ganske få år*:



ET EKSTRA RØR NÆR DEN NUVÆRENDE TUNNEL ER LØSNINGEN.

#12. Blot et enkelt ekstra rør, hvor retningen skifter, kan udvide Limfjordstunnelens kapacitet i myldretiden med 33-100 %.

#13. Da der er myldretid sydpå om morgenen og nordpå om eftermiddagen, kan man få op mod 100 % ny kapacitet ved at ændre retningen i rør nr. 3.

http://docs.denbedstevej.dk/Limfjordsforbindelsen-Helhedsl%C3%B8sning.pdf
Kapacitet og kapacitetsreserve (3-limfjordsforbindelse.dk) Sidste link er Anker Lohmann-Hansens beregninger af kapacitet fra april 2021

#14. En 3. kørebane på E45 ved Aalborg er påkrævet uanset hvad (pga. den store trafikmængde). En del af denne er bygget siden VVM 2011.

Uanset om man bygger Egholmforbindelsen eller satser på et ekstra rør, vil det inden for en overskuelig årrække være nødvendigt at udvide E45 langs Nørresundby fra 3 til 4 kørebaner i hver retning og langs Aalborg fra 2 til 3 kørebaner i hver retning. Der er allerede udvidet til 3 spor på Aalborgsiden fra tunnelen mod syd til Humlebakken, og der er anlagt 2 gange 3 spor ved den nye udfletning i Aalborg Syd (ved Egnsplanvej) i begge retninger.

#15. En 4. kørebane fra Bouet og sydpå til Nørre Uttrup er påkrævet uanset hvad, og den vil fjerne den egentlige årsag til køerne om morgenen.

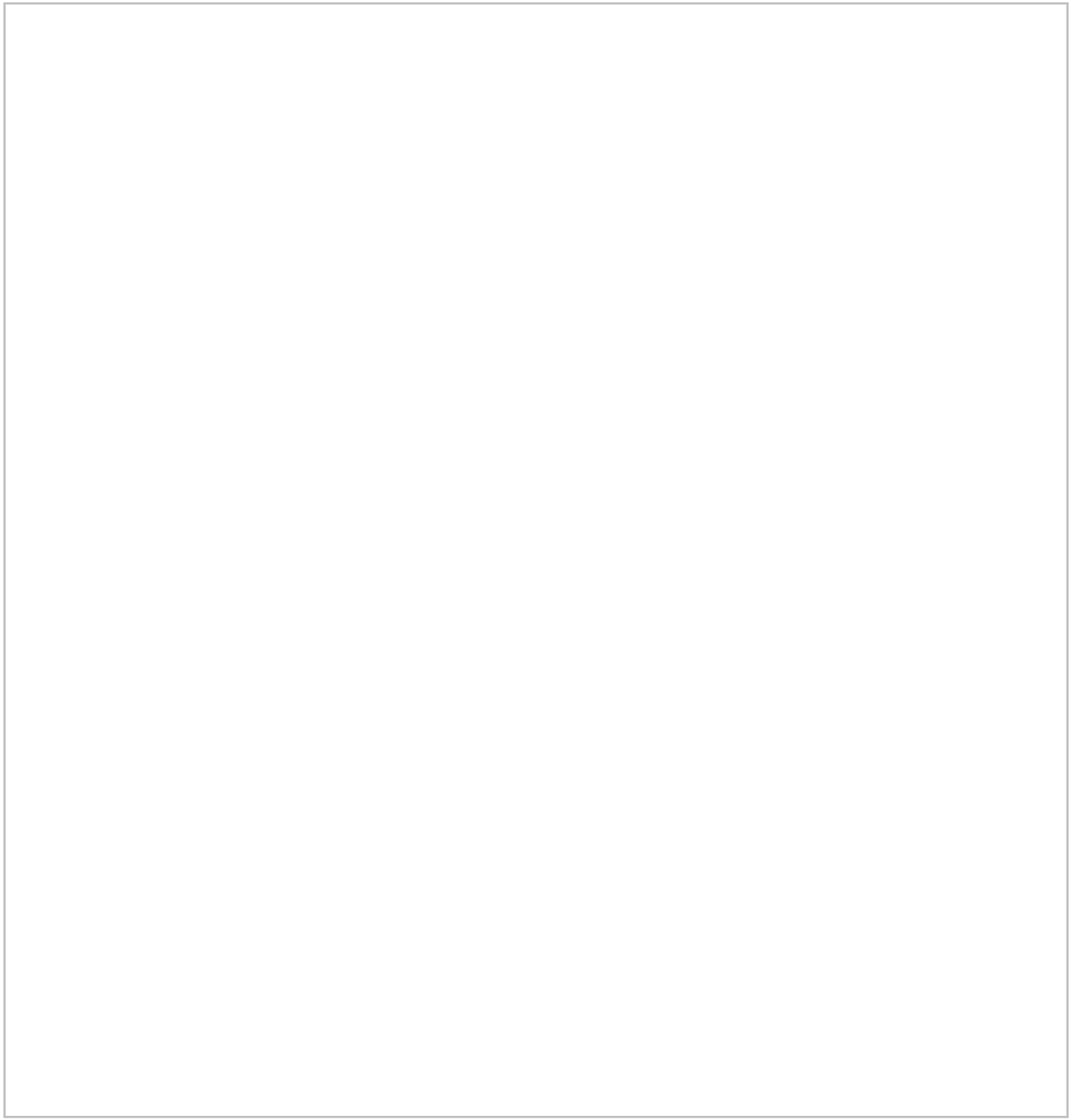
http://anker.tjeklige.dk/bilag-b/bilag-b.pdf Side 4

UHENSIGTSMÆSSIGE OMKØRSLER

#16. Når kapacitetsproblemerne ved Limfjordstunnelen ikke løses tilfredsstillende, vil trafik presses til omkørsel via Egholm.

Se kort ved punkt 2.

#17. Omkørslen via Egholm går ofte via gader og veje i Aalborg, Vestbyen og Hasseris, der slet ikke har kapacitet til denne trafik i myldretiden.



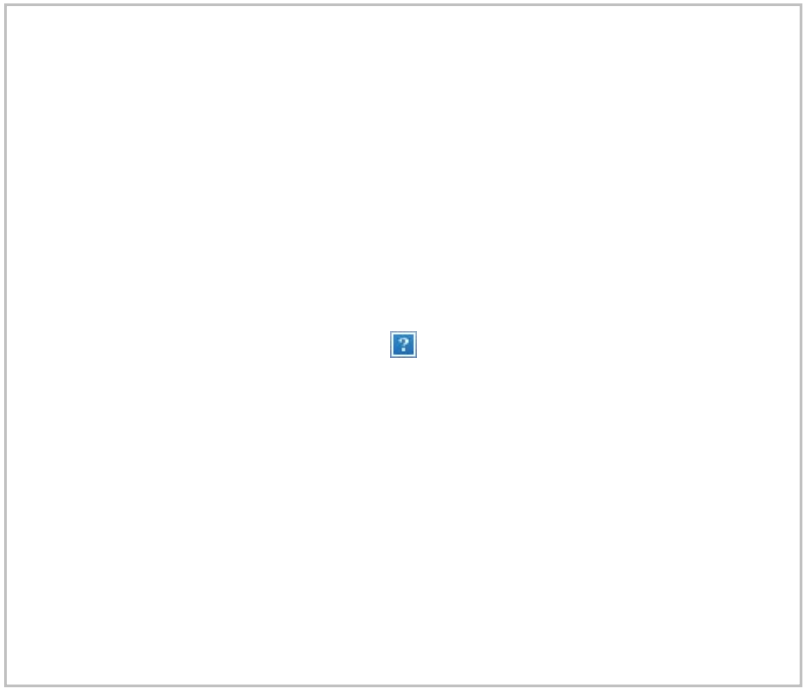
#18. Omkørslen via Egholm mellem E39 og Aalborg Øst vil gå via Aalborg Syd (Dall Villaby). Hele 28 km. frem for 14 km!

Se kort ved punkt 17

#19. Omkørslen via Egholm for trafik, der blot skal mellem E45 nord og syd, vil gå via Høvejen - en landevej med kun 2 spor og rundkørsler.

Se kort ved punkt 17

#20. Omkørselstrafik skaber mere CO2, mere larm, mere luftforurening, mere vejslid, mere trængsel og mere spildt trafikanttid.

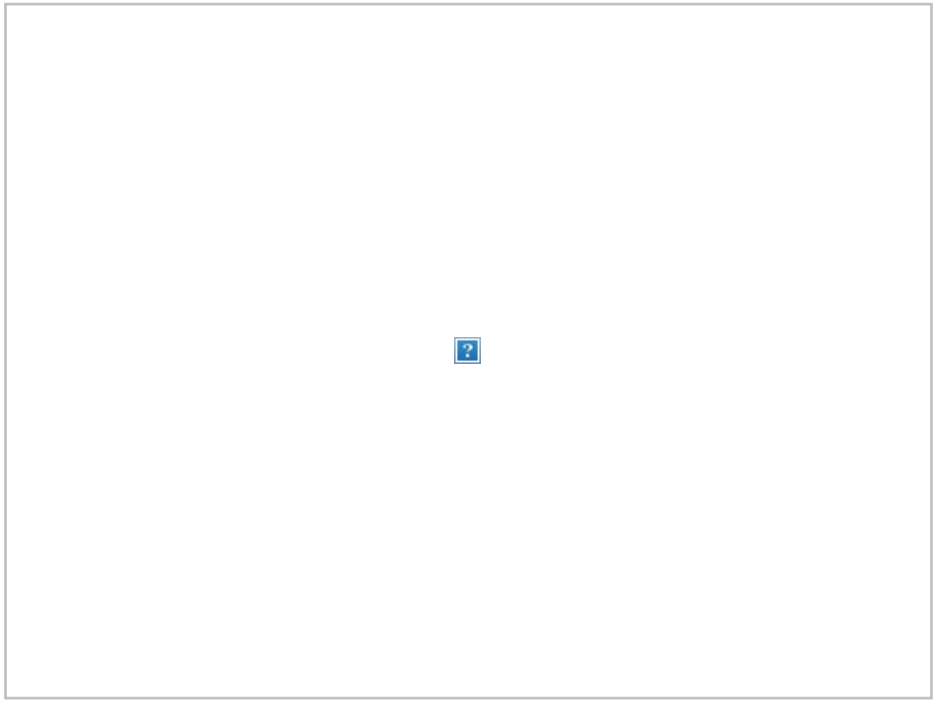


Den første trafik, man vil via elektronisk skiltning vil forsøge at flytte ved manglende kapacitet i Limfjordstunnelen er sikkert den fra E39 mod Aalborg C eller Aalborg Ø. Det er en kæmpe omvej.

#21. Når Limfjordstunnelen skal hovedrenoveres om 10-20 år, er en kortere omkørsel end den via Egholm under alle omstændigheder påkrævet.

FORDELENE ER FÅ

#22. Kun villabyen Hasseris og kun få virksomheder ligger så langt mod vest, at en Egholm-motorvej kan give en gavnlig genvej mod nord.

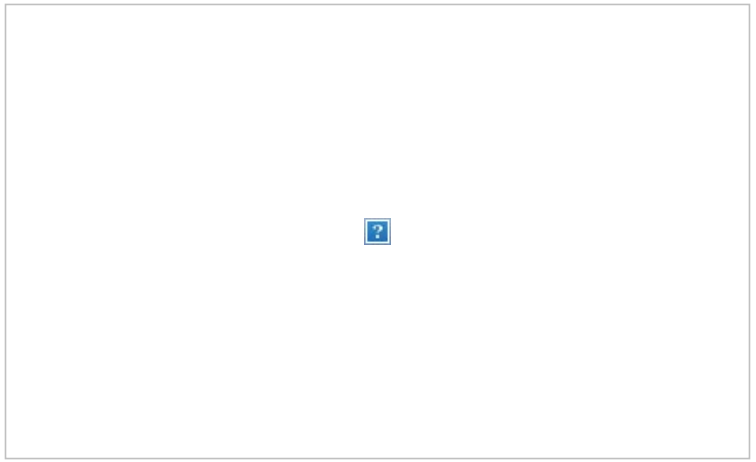


Kilde: VVM 2021, https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-02/Trafikberegninger%20med%20Landstrafikmodellen_wcag.pdf

#23. Til og fra lufthavnen opnås en genvej på 5-10 min, men kun for de bilister, der ankommer syd fra eller kører syd på. Det er højst 800 om dagen.

Antallet af biler på Ny Lufthavnsvej (den eneste vej til lufthavnen) var ca. 1700 pr. dag før Corona, (jf. kort i Konsolideringsrapporten). En stor del af disse skal mod Aalborg eller mod Aalborg Øst. Dette kan også lade sig gøre via Egholm, men det er en omvej.

#24. Det skal indrømmes, at Jammerbugt kommune opnår en markant genvej via Egholm og helt sydpå, men her bor kun 38.000.



En stor del af arealet i Jammerbugt kommune er skov/plantager (grønt på kort nedenfor), skydeterræn (lyserødt område nær havet), fuglereservater og land/moseområder helt uden beboelse (mørkegråt). Langs kysten er der tale om sommerhuse (lyst gråt). Jammerbugt kommune er blandt de tyndest befolkede landdistrikter i Danmark, se https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=30696

#25. Ud af de 38.000 indbyggere arbejder en del i Aalborg. Skal Egholm-vejen bruges her, vil det være en omvej i forhold til broen.

Se kort ved punkt 2.

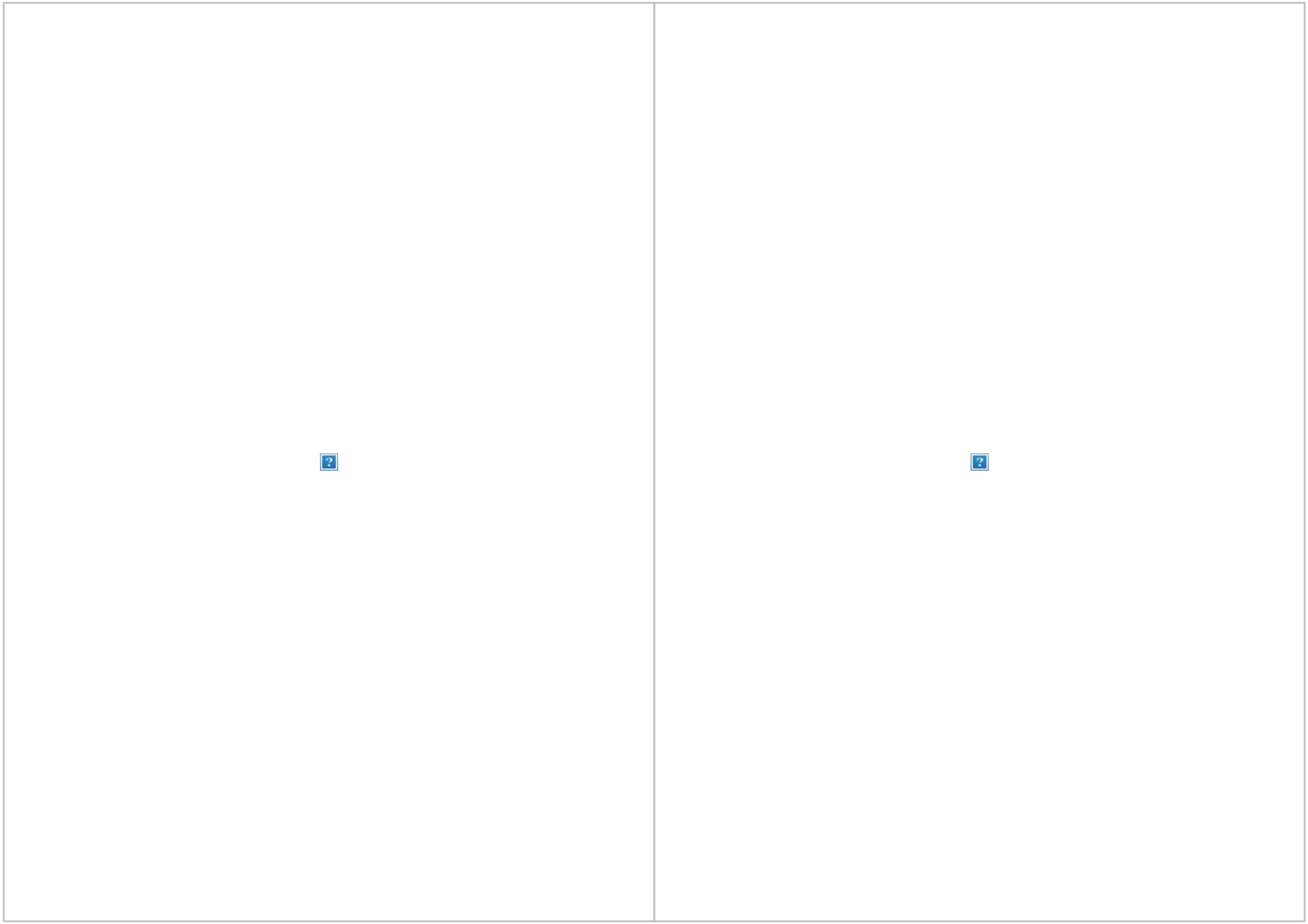
#26. Kun ca. 5.000 bilister opnår en markant genvej. Samtidig efterlades 80-100.000 bilister ved Limfjordstunnelen med et uløst problem.

De 5000 kan estimeres ud fra det grønne kort i punkt 28.
De fleste biler, der kører over Egholm, stammer fra E39. For dem er genvejen vest om Aalborg kun på ca. 1 km. (derfor er det ikke en markant genvej)

#27. En Egholm-motorvej ligger dobbelt så langt fra centrum (Nytorv), som den nuværende tunnel.

Kan også ses på kortet under punkt 2. Nytorv ligger lidt til højre for Limfjordsbroen.

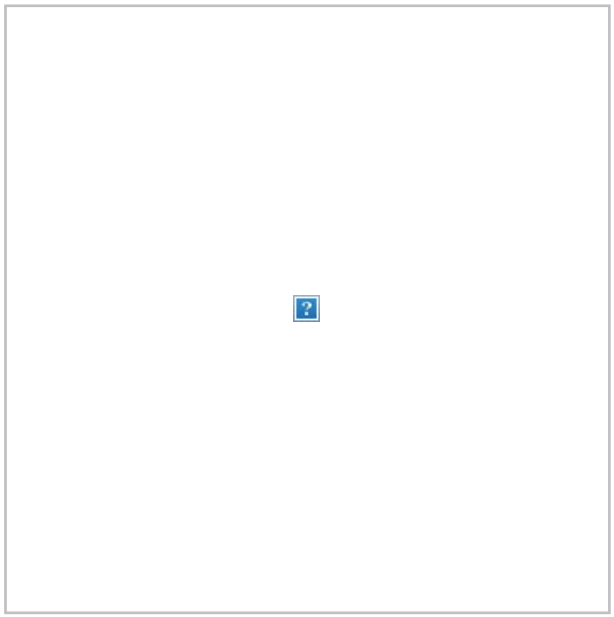
#28. Det passer derfor ikke, at Aalborgs gader og veje aflastes væsentligt af en Egholmforbindelse ved at "trafikken spredes".



Der er nærmest ingen forskel i trafikmængden på gader og veje i henhold til disse kort for 2030. De er lavet af Vejdirektoratet, men ikke kom med i VVM 2021. De store tal er tilføjet af os på basis af de små.

#29. Aflastningen af Limfjordsbroen bliver nul, hvis bilister, der tidligere kørte omvejen via tunnelen, indtager den nye, frie plads.

Det gør de sandsynligvis, fordi behovet for at køre direkte mellem de to bycentre er stort. Trafikmængden er bestemt af, hvad der kan komme igennem lysreguleringerne for enden af broen.
Den vil derfor være ret konstant uanset behovet, hvilket fremgår af denne figur fra VVM 2011:



I VVM 2021 regner man da også kun med, at aflastningen bliver omkring 9 %.

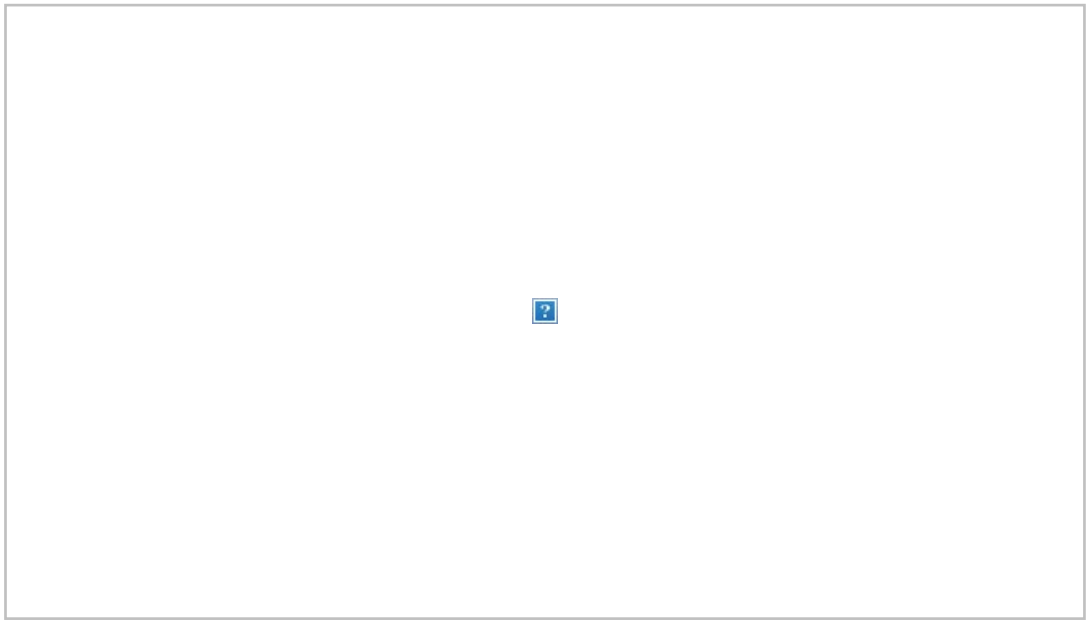
TRAFIKUHELD VIL FORTSAT VÆRE ET PROBLEM

#30. VVM 2021 har slet ikke medtaget omkostninger og afledte omkostninger (tidsspilde) ved de mange trafikuheld i Limfjordstunnelen.

Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, er et vigtigt problem, når det drejer sig om 3. Limfjordsforbindelse. Men det medtages ikke i VVM, fordi det heller ikke er med i andre VVM'er. Alligevel kan man forvente, at en analyse vil vise, at der spildes alt for meget tid i køer på grund af disse hændelser, hvilket må kunne motivere for at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse. Næste spørgsmål er så, om man løser problemet bedst med en vestlig forbindelse eller et ekstra rør.

#31. Hvis Egholm-motorvejen bygges, vil der næppe også være råd til at løse de problemer, der forårsager uheldene (ombygning af tilkørsel).

#32. Der vil fortsat ske mange uheld inde i Limfjordstunnelen, så længe langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen.



#33. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når kørsel fra Aalborg C til Nørresundby C kræver to vognbaneskift inde i tunnelen.

Se illustrationen i punkt 32

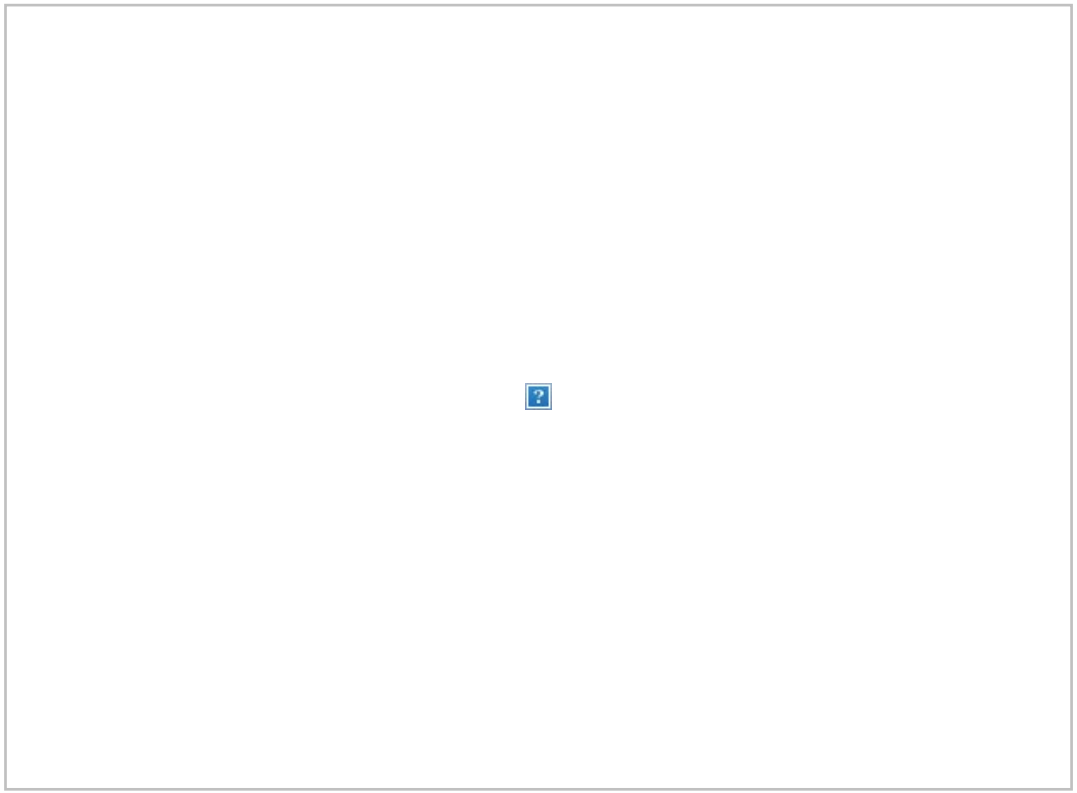
#34. Der vil fortsat ske mange uheld inde i tunnelen, når trafikmængden ligger tæt på kapacitetsgrænsen.

#35. En omkørsel via Egholm ved uheld i Limfjordstunnelen vil medføre stærk trafik på tværs af centrum. Alt blokeres.

Omkørslerne vil svare til situationen i myldretiden, hvor tunnelen er overfyldt. Se kort i punkt 13.

#36. En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

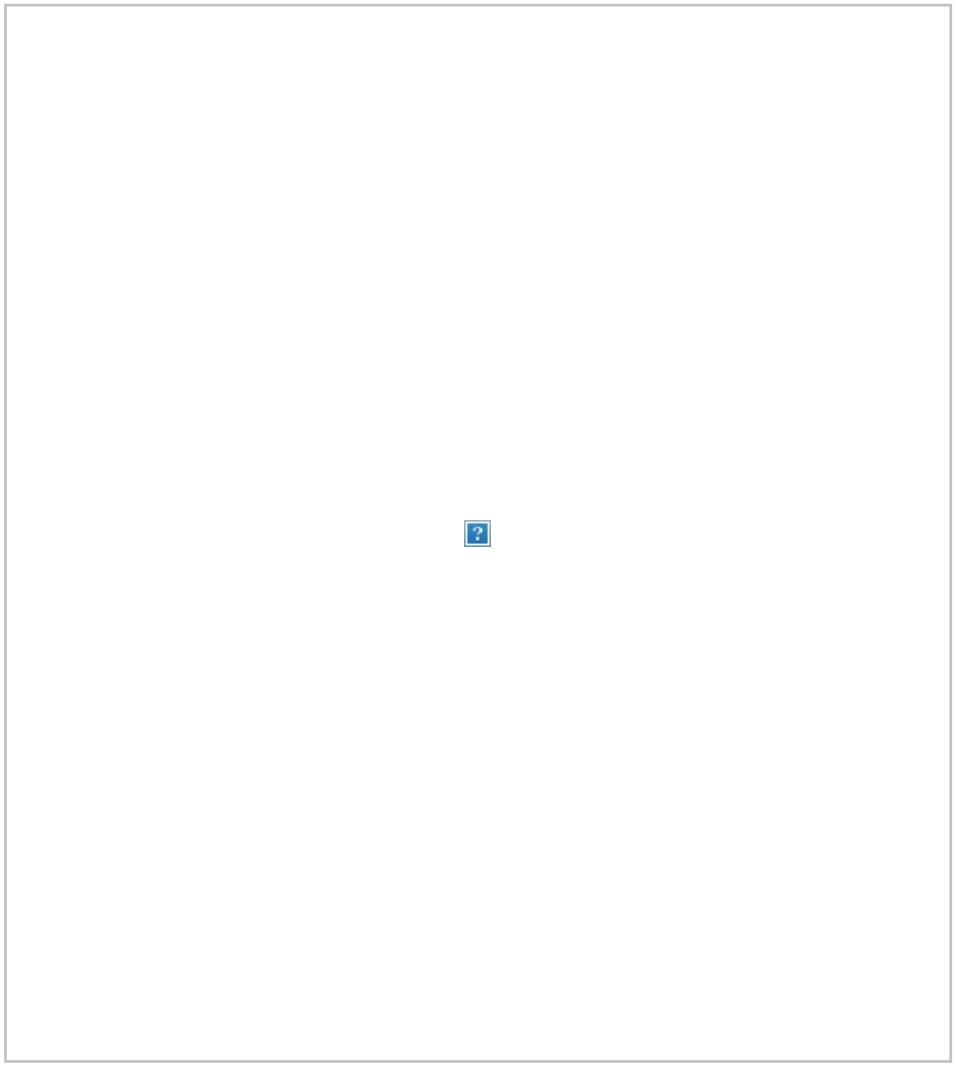
#37. Hvis der sker uheld på motorvejsstrækningen langs Aalborg, er eneste alternativ ikke via Limfjordsbroen. Man kan køre tilbage til Limfjordstunnelen.



En mulig omkørsel via Ådalsmotorvejen er markeret med prikker. På den nordlige del kan omkørslen splittes mellem Nyhavnsgade og Østre Alle, der begge har 2x2 spor. Andre muligheder er, at biler syd fra, benytter Egnsplanvej og kører enten mod øst eller vest for senere at returnere til motorvejen ved Kridtsvinget.

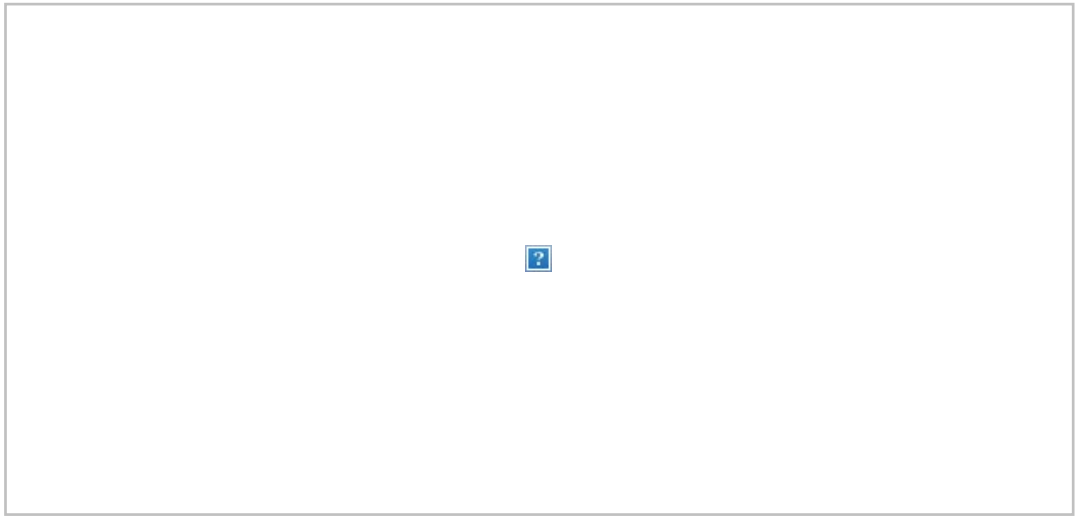
NATUR

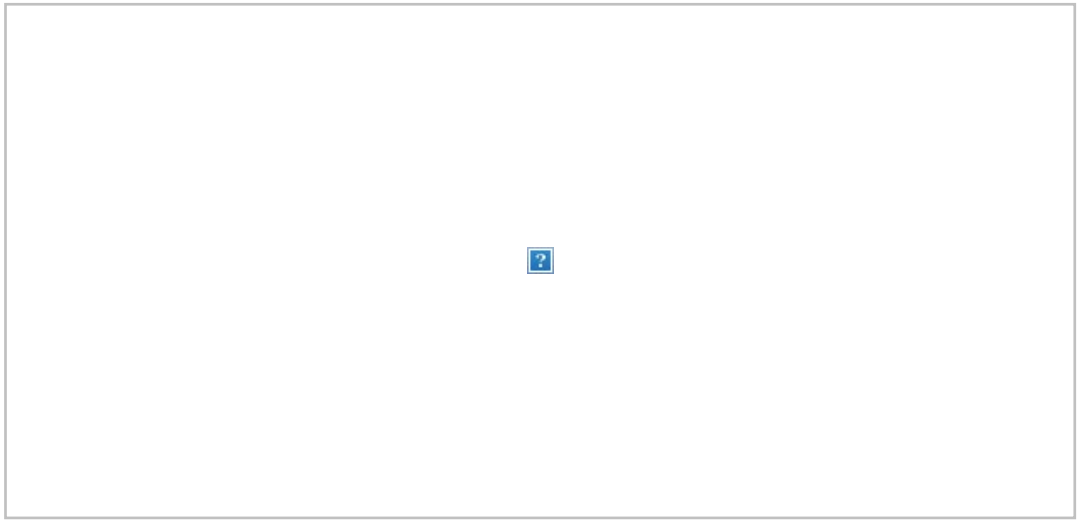
#38. Der ligger en hel stribe flotte naturområder/rekreative områder langs linjeføringen for en evt. vestlig motorvej

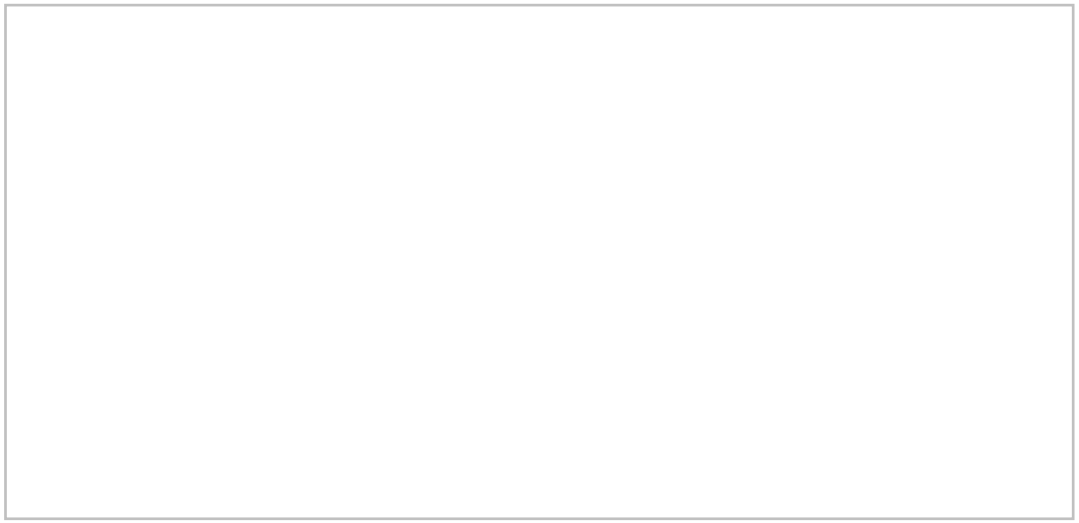


Naturområderne vest for Aalborg og Nørresundby har en særlig værdi, fordi de er bynære og fordi solen jo går ned mod vest, når folk har fri. Solen kan mange steder betragtes ud over flade enge eller ud over fjorden. Der er meget stille i områderne mod vest, byens nærhed til trods, fordi lyden følger vinden, og vinden ofte kommer fra vest.

#39. Egholm er i sig selv er enestående - det er meget sjældent, at en storby har et landområde med påfaldende stilhed så tæt på byen.







#40. Egholm har hvert år ca. 100.000 besøgende (jævnfør Aalborg kommunes hjemmeside). En Superligakamp på Stadion trækker ca. 7.000.

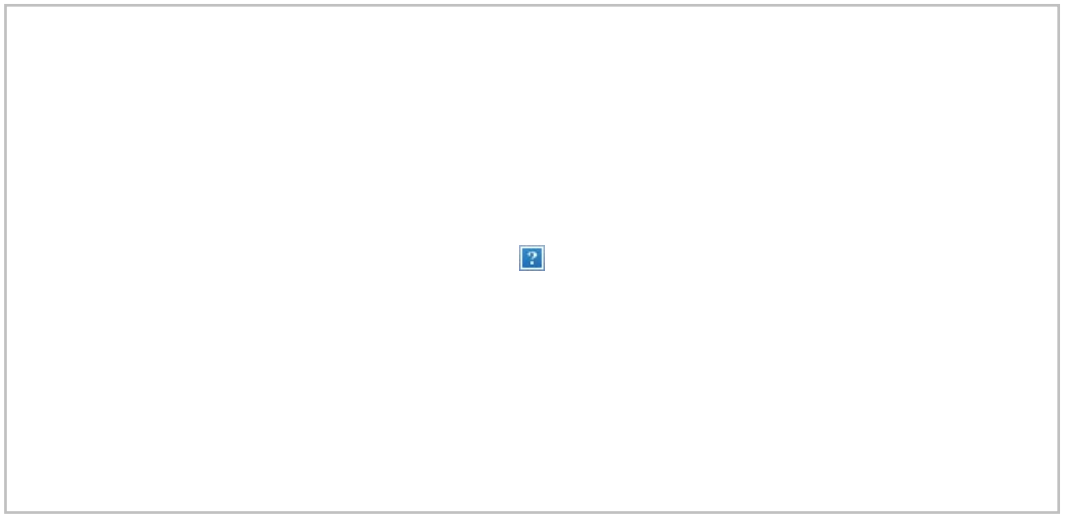
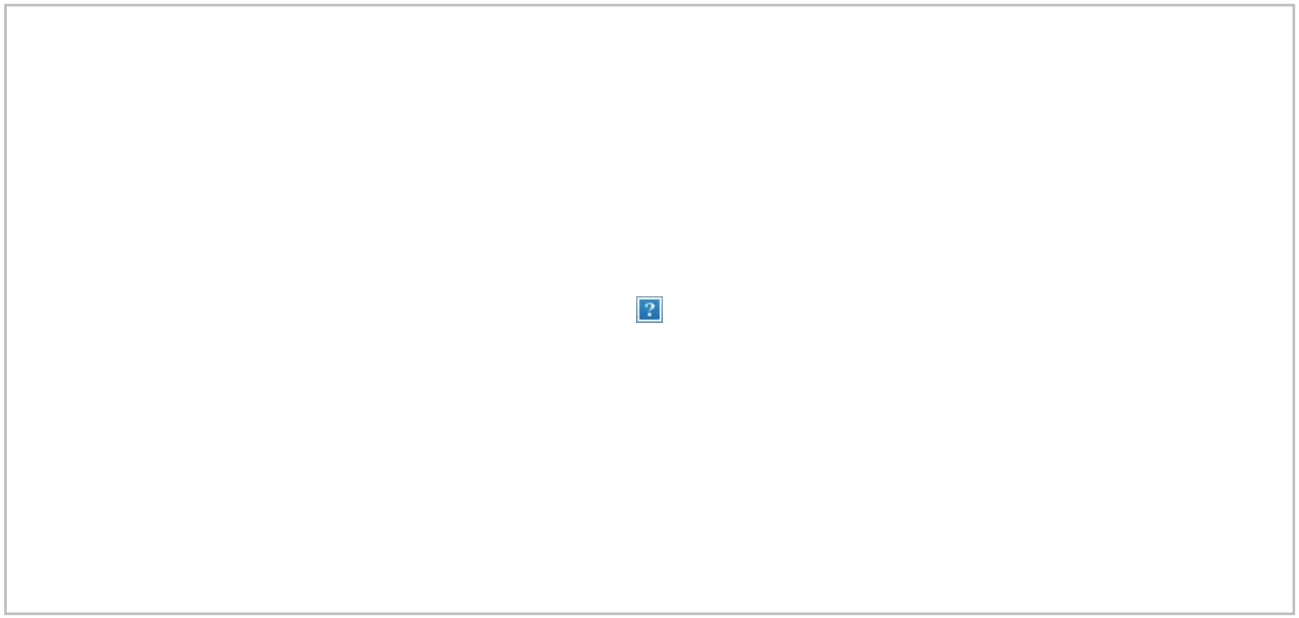


Foto fra en af dagene i sommers, da færgen var gratis.

#41. På Egholm planlægges en meget stor, privat betalt naturpark (Egholmpark.dk), der ikke kan tåle en motorvej tværs igennem.

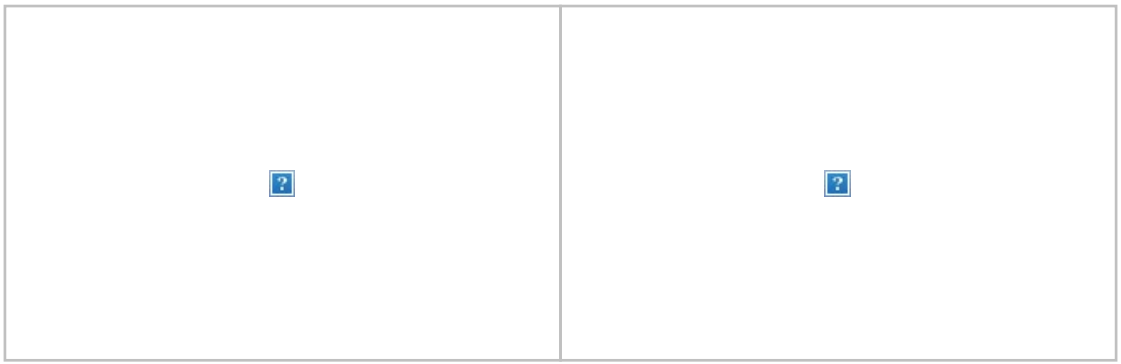
www.egholmpark.dk

#42. Attraktioner på Egholm så som Egholmfærgen, Restaurant Kronborg og Egholm-trolden vil miste betydning, hvis en motorvej dominerer området.



Mange tager også til Egholm for at opleve det rige fugleliv.

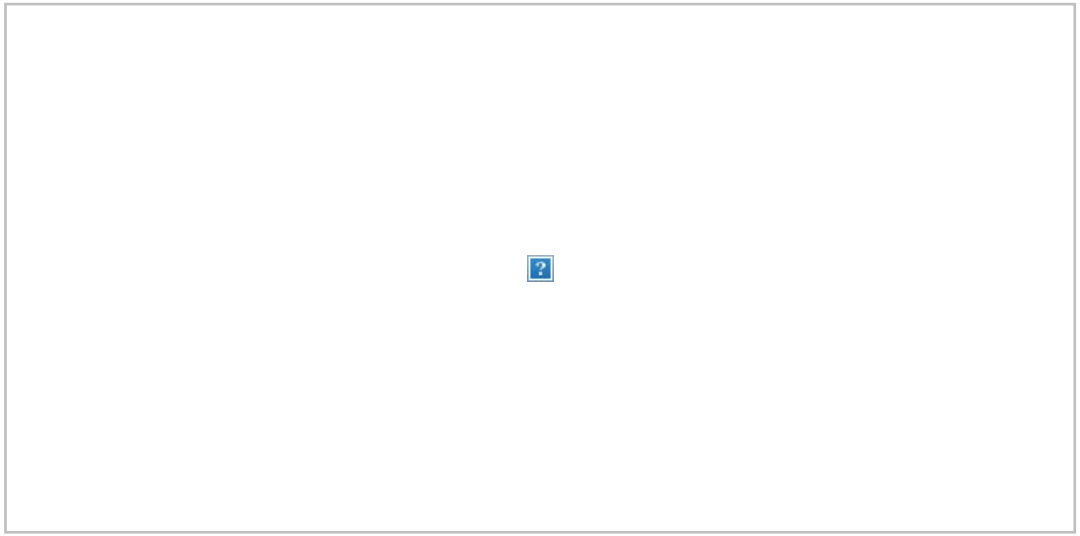
#43. De åbne, stille landskaber mod vest giver Aalborg et særligt dna uden klaustrofobi ligesom København, og de gør Hasseris til et liebhaverkvarter.



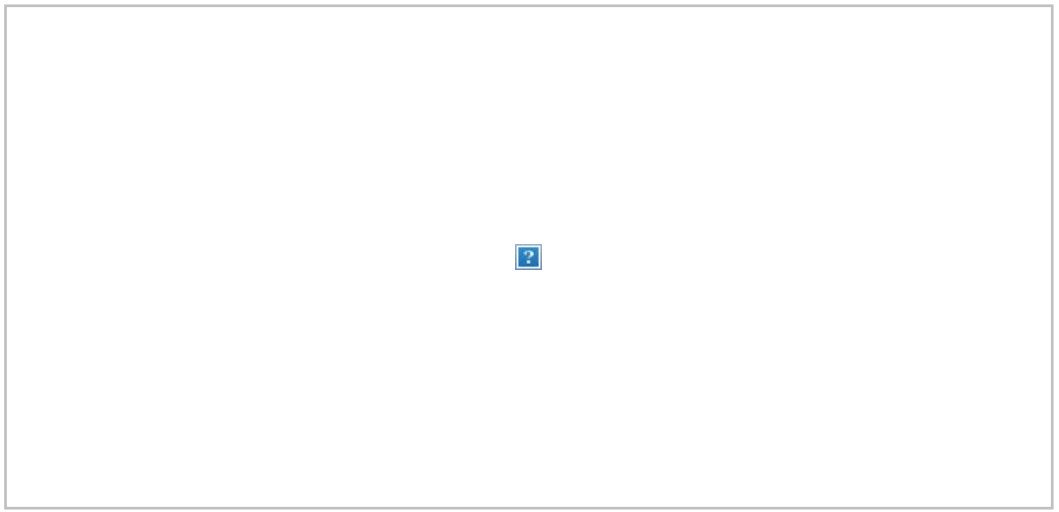
Aalborg kommer til at lige en "burger på højkant" klemt mellem to motorveje, hvis Egholm-motorvejen bygges. Ikke kønt at se på, når man betragter et kort og overvejer at flytte til byen.

#44. Den meget besøgte Lindholm Fjordpark vil maltrakteres, hvis der bygges en motorvejsbro ved den rekreative stis højdepunkt: Verdens Ende.

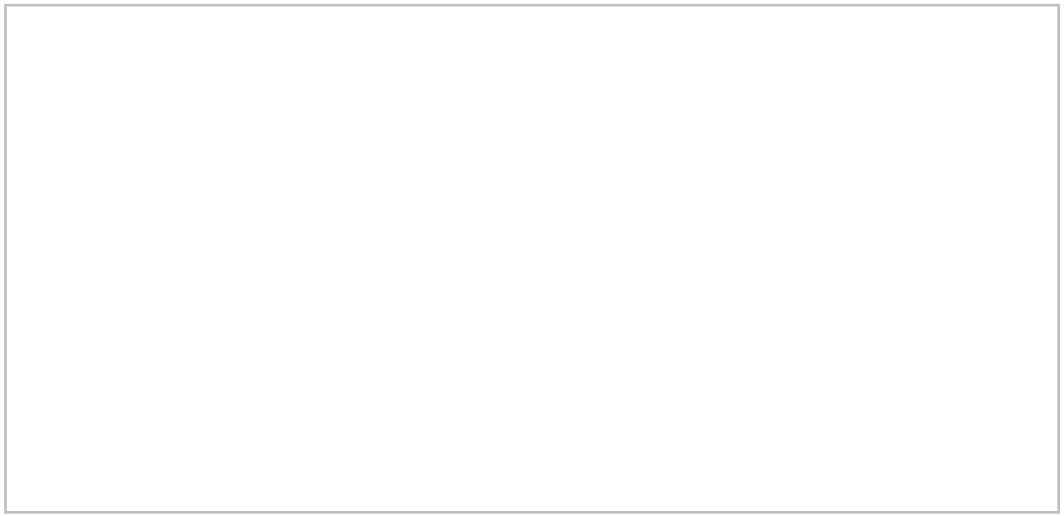
Verdens Ende for enden af Lindholm Fjordpark besøges formentlig af næsten lige så meget, som Egholm gør.
Her er der planer om brutalt at placere en motorvej på tværs på en dæmning.



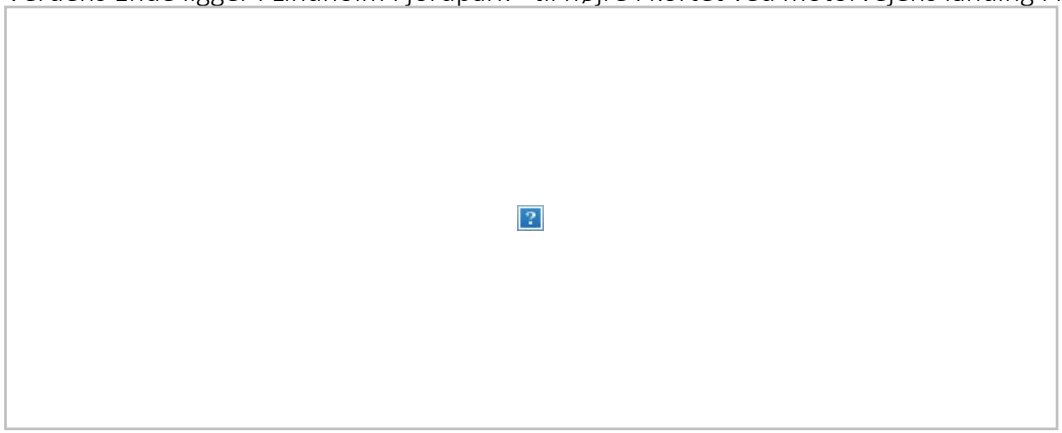
Gå-, cykel- eller løbeturen fra Lindholm Å til Verdens Ende er på ca. 2 km.
Man kan følge stien inde i landet på udvejen, holde pause på spidsen og følge stien langs vandet retur med Aalborg.



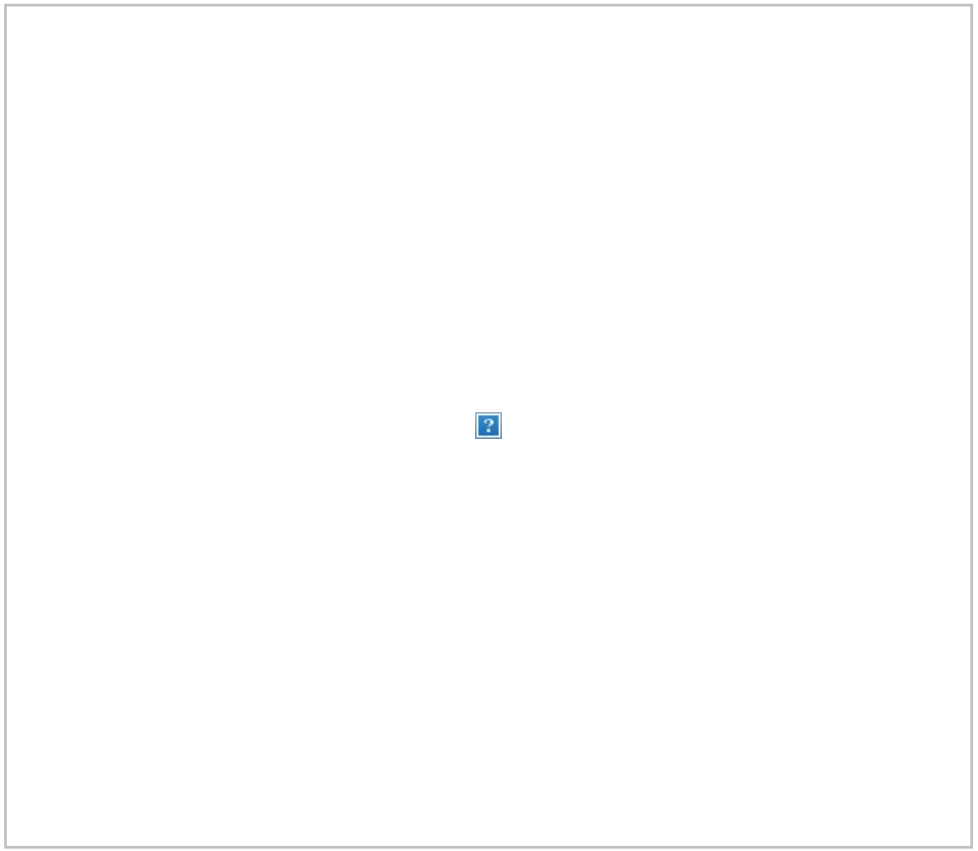
I forbindelse med protesterne mod motorvejen er der opstået en tradition for, at man spiller og synger solen ned med sang, violin og guitar.



Verdens Ende ligger i Lindholm Fjordpark - til højre i kortet ved motorvejens landing i Nørresundby:

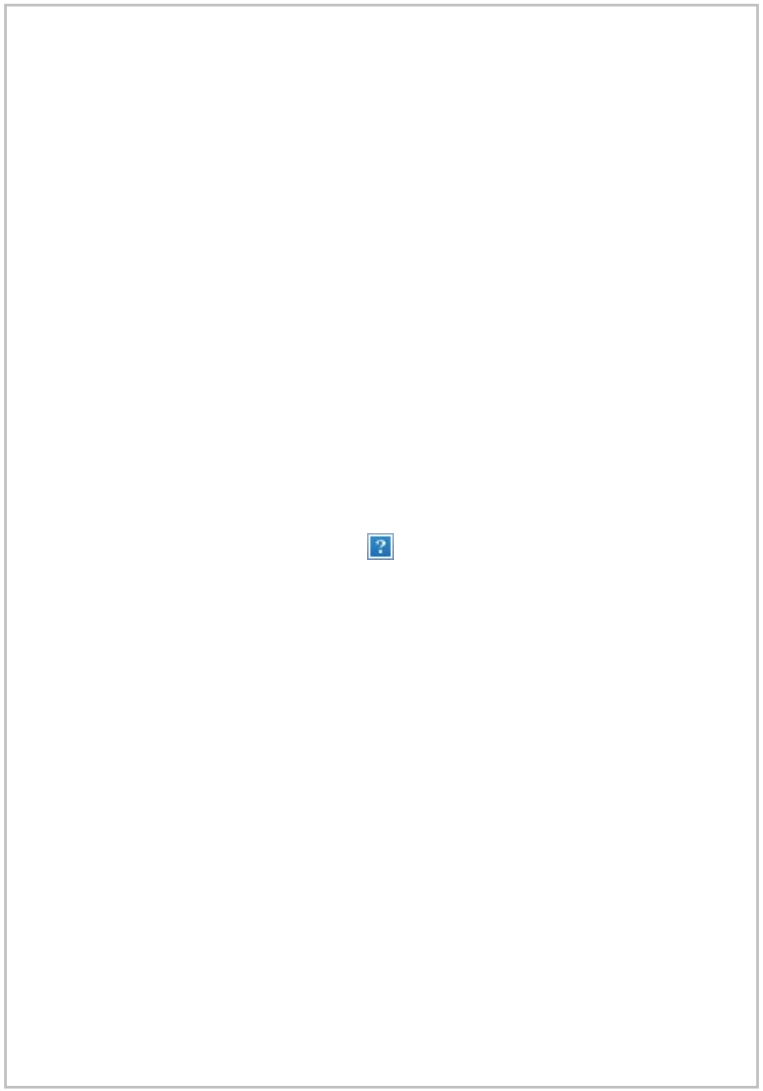


#45. En vestlig motorvej vil gå igennem levesteder for meget sjældne og truede dyrearter bl.a. lysbuget knortegås, strandtudse og flagermus.



Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-11/9095-RAD-NATU-RAP-0010.pdf

#46. En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk.

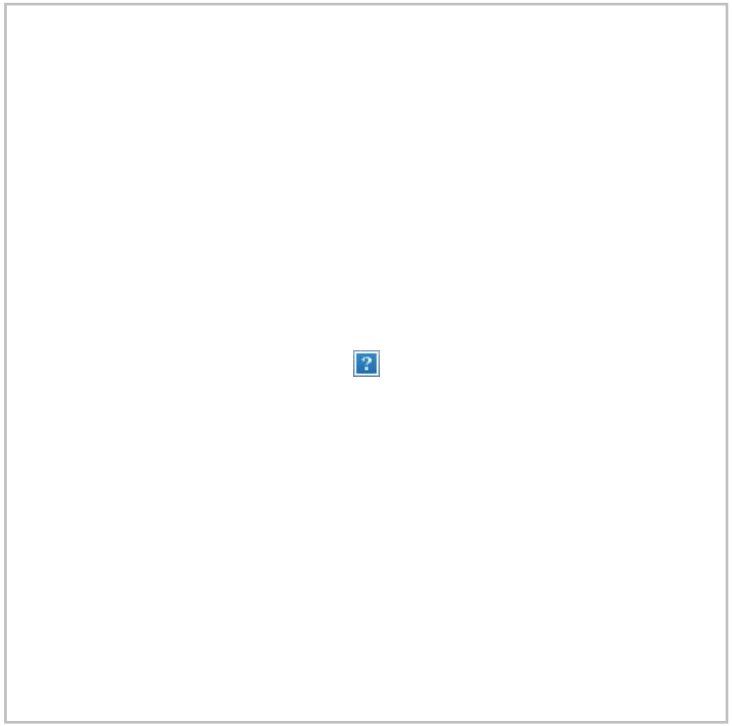


Kilde: Aalborg Kommunes hjemmeside.

#47. Der skal graves grus op overalt i Nordjylland for at få nok til det store projekt. Der ødelægger natur i hele landsdelen.

PROBLEMATISK UNDERGRUND

#48. Området vest for Aalborg ligger så lavt, at det ikke egner sig særlig godt til byudvikling. Oversvømmelse er en risiko.



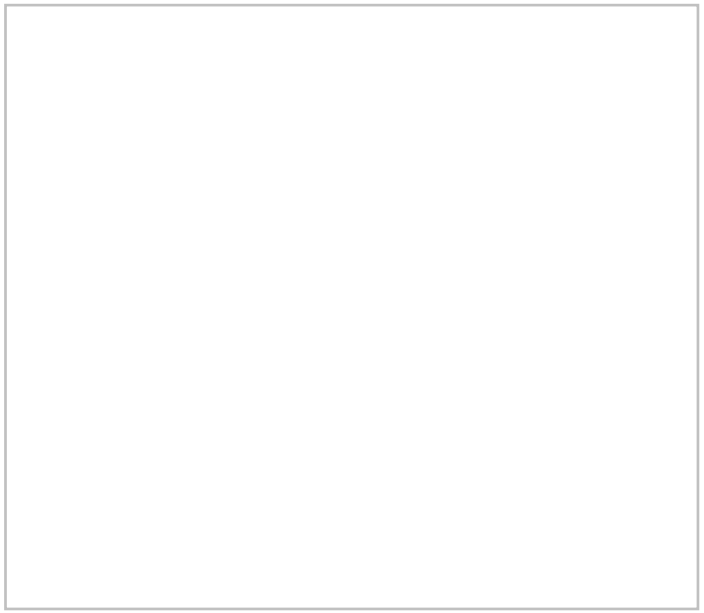
Kilde: Kystplanlægger.dk.

Hasseris Enge ligger kun 1-2 meter over havets overflade i hele området nord for Ny Nibevej.

#49. Området vest for Aalborg er så fugtigt i jordbunden, at der er risiko for uventede prisstigninger på vejanlægget.

Avisartikler fra Nordjyske 22/2 og 23/2 2019 om et andet vejprojekt ved Aalborg, som også lå i et meget lavtliggende område. Prisforøgelsen på 51 % kan måske også skyldes andre ting, men det er en stor prisstigning!

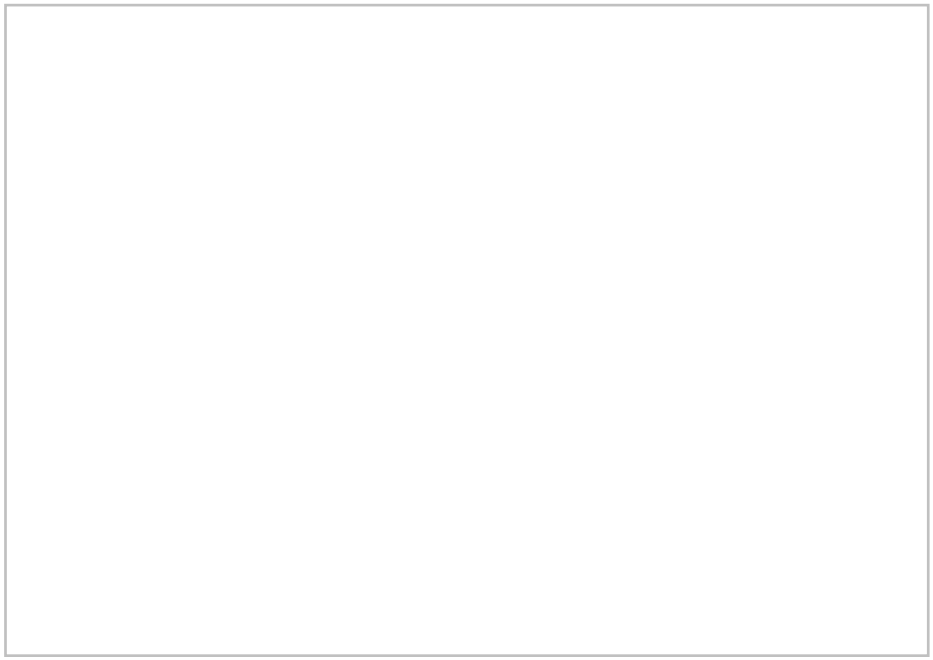
#50. Østeraadalens nedre løb er så sumpet, at Egholmsmotorvejens første km. (bl.a. en dalbro) koster næsten 1 mia. kr.



#51. Tunnelen fra Aalborg mod Egholm skal udgraves ~~i eller~~ tæt på et gammelt asbest-depot fra Aalborg Eternit Fabrik.

STØJ

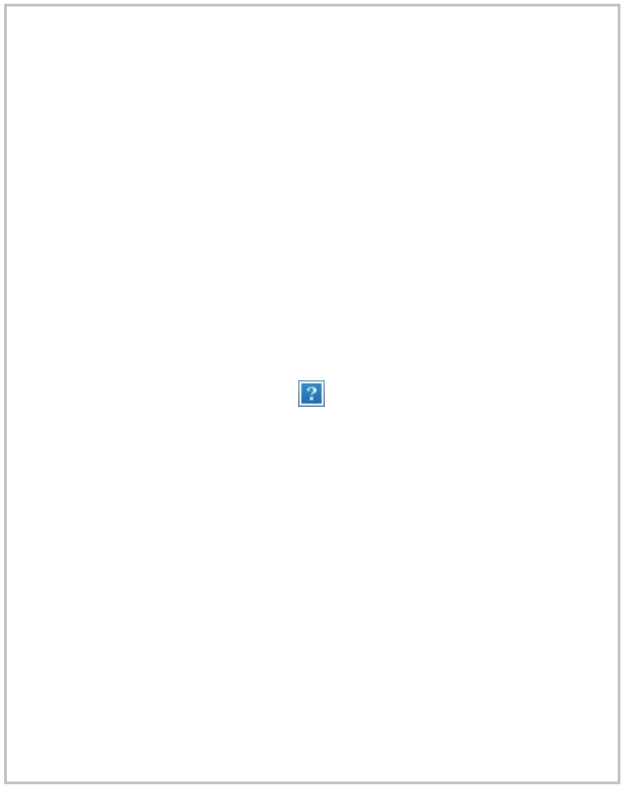
#52. Med en vestlig motorvej får byen to støjkorridorer frem for blot en enkelt. Støj kan medføre for tidlige dødsfald.



Kortet til højre stammer fra VVM 2011 side 81. Kortet til venstre er konstrueret ved at sammensætte figuren på side 77 og 81, da VVM ikke havde et retvisende kort med til illustrationen af støjsituationen med en vestlig motorvej. I denne VVM var støjen fra den nuværende motorvej ikke skåret væk (se side 77). Den vil da stadig eksistere (men vil dog være ca. 1 dB mindre på grund af aflastningen).
Jeg har foretaget en vis manipulation af kortet til venstre, idet den grønne zone ved Egholm-motorvejen er udvidet længere mod øst. Denne ændring har jeg lavet, fordi jeg har vurderet, at figuren i VVM 2011 side 77 ikke i tilstrækkelig grad medtager effekten af den fremherskende vestenvind i Aalborg eller af, at støj forplanter sig lettere langs med vand end over land.
Gul farve indikerer mellem 58 og 63 dB, grøn mellem 53 og 58 dB støj ved måling kort efter åbningen.

#53. En ny motorvej udsender 53-60 dB ny støj. Alternativet, 25 % ekstra trafik på E45, skaber 1 dB mere støj, som kan dæmpes med moderne støjværn.

#54. En vestlig motorvej vil skabe ekstra støj via den fremherskende vestenvind ind over byen, især i Hasseris.



Støjeksperter vurderer, at støjen med tiden kan brede sig til hele dette område (53 dB).

#55. Støjberegningen for anlægget forholder sig kun til åbningsåret. Stiger trafikken til det dobbelte, øges støjen med 3 dB.

#56. Støj undervurderes generelt ved nye vejprojekter, se videoen taalelige-motorveje.tjeklige.dk

– det anbefales at se denne video!

#57. VVM 2021 påstår, at der vil være mindre støj efter anlæg af en ny motorvej vest om byen. Men det er "kreativ bogføring".

I VVM 2021 påstås det, at støjen (SBT) bliver mindre ved anlæg af en Egholm-motorvej. Men det opnås ved at tilføje en støjskærm på E45 (altså på Østløsningen). Det er lemfældig omgang med sandheden om, at to motorveje støjer meget mere end een:

MILJØ OG CO2

#58. Produktion af grus, asfalt, beton og jern, transport af dette samt selve entreprenørarbejdet koster meget på CO2-kontoen.

Vejdirektoratet her ikke medtaget det CO2, der følger med dette enorme anlægsprojekt! Der medregnes kun CO2 fra driftssituationen, altså efter at motorvejen er færdig! Dette er normal praksis for alle vejprojekter og kritiseres af ledende trafikeksperter! CO2 belastningen i anlægsfasen vil motivere for at man vælger et andet projekt end det meget omfattende byggeri vest om byen.

#59. De tidligere nævnte omkørsler koster som nævnt en del CO2. Især når omkørslerne foregår med motorvejshastighed.

Se kort ved punkt 17.

#60. En Egholm-forbindelse forbruger mange mia. kr., der kunne prioriteres til transportformer, som belaster mindre med CO2.

Eksempelvis en PlusBus nord-syd via egen bro over Limfjorden (evt. som 1-sporet underetage på den påtænkte fodgænger- og cykelbro fra Musikkens hus til den nye Nørresundby-bydel Stigsborg Brygge). Eller nye togstationer i Sulsted, Vestbjerg og/eller Tylstrup.

#61. Generelt må gælde, at udbygning af vejnettet får flere til at anskaffe og benytte privatbil, hvilket giver mere CO2.

ANLÆGSPRIS KAN SPRÆNGE BUDGETTET.

#62. Når udvidelsen af E45 ved Skanderborg kostede 0,5 mia., er 7,3 mia. for udvidet kapacitet på en lige så lang strækning ved Aalborg urimeligt meget.

Det skal selvfølgelig med, at udvidelsen ved Skanderborg ikke indbefattede etablering af fundament til nye vejføringer, nye tunneler og broer. Alligevel må logikken være, at man - alt andet lige - får mest ud af udvide vejene pr. investeret krone på steder, hvor denne udvidelse kan etableres billigst.

#63. Når udvidelsen af E20 hen over Fyn kostede 2,4 mia. for 24 km., er 7,3 mia. for 20 km. ved Aalborg urimeligt meget.

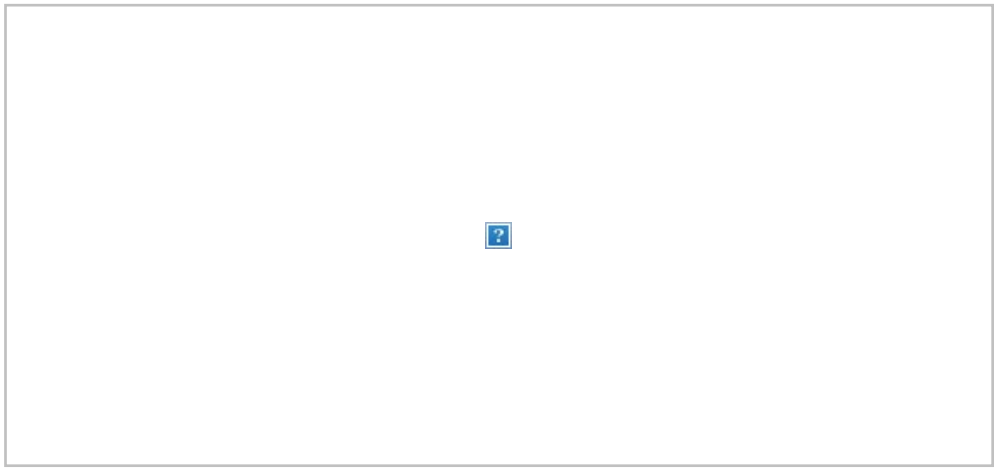
#64. En evt. forbindelse mellem de to motorveje nord for fjorden på tværs af den nuværende vil fordyre projektet yderligere.

#65. Udvidelse med ekstra kørespor samt støjdæmpning af E45 må anses for nødvendig uanset valg af linjeføring. Dette koster ca. 1 mia.

#66. Der skal også sættes 0,1-0,3 mia. af til hovedrenovering af Limfjordstunnelens fundament.

#67. Hvis man alligevel bliver nødt til at bygge et ekstra rør kort efter en Egholm-motorvej, stiger anlægsprisen med ca. 4 mia. kr.

#68. Starter men i vest, bliver den samlede pris ca. 11 mia. kr.! Starter man i øst, er det væsentligt billigere, samlet set.



DET ØSTLIGE ALTERNATIV ER 6-8 MIA. BILLIGERE

#69. En øst-forbindelse (alternativet) med kun et rør og slank udfletning syd for fjorden kan formentlig bygges for 4 mia.

Vejdirektoratets forslag med hele 12 kørebaner under fjorden vises til venstre.
Til højre Anker Lohmann-Hansens forslag med smallere udfletning og evt. kun 1 ekstra tunnelspor langs den punkterede linje – i alt 9 kørebaner. Dette vil betyde mindre ekspropriation og færre anlægsomkostninger.

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk afsnittet "hvad kan man konkret gøre".

Det østlige alternativ i VVM 2011 med 2 ekstra rør var prissat til 5.419 mio. kr. inklusive ekspropriation af hele Mineralvej Industriområde, udvidelse af E45 omkring Aalborg med et ekstra kørespor samt bedre støjværn på E45.

I det såkaldte høringsnotat til VVM 2011 vurderer Vejdirektoratet på side 40, at en løsning med et enkelt ekstra rør med reversibel trafik vil koste 4,7 mia. Man kan se Vejdirektoratets løsning med et enkelt ekstra rør på et kort i høringsnotatet på pdf-side 191. Også her skal hele Mineralvej eksproprieres. Undgår man denne ekspropriation ved at benytte Anker Lohmann-Hansens mere slanke udfletning vis ovenfor, må prisen blive lavere, anslået 4 mia.

#70. Bygger man den vestlige Limfjordsforbindelse først, vil der være behov for at bygge den østlige få år efter.

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk – afsnittet Introduktionsskrift side 8.

#71. Bygger man den østlige Limfjordsforbindelse først, vil der ikke være behov for at bygge den vestlige få år efter.

Kilde: www.en-3-limfjordsforbindelse.dk – afsnittet Introduktionsskrift side 8.

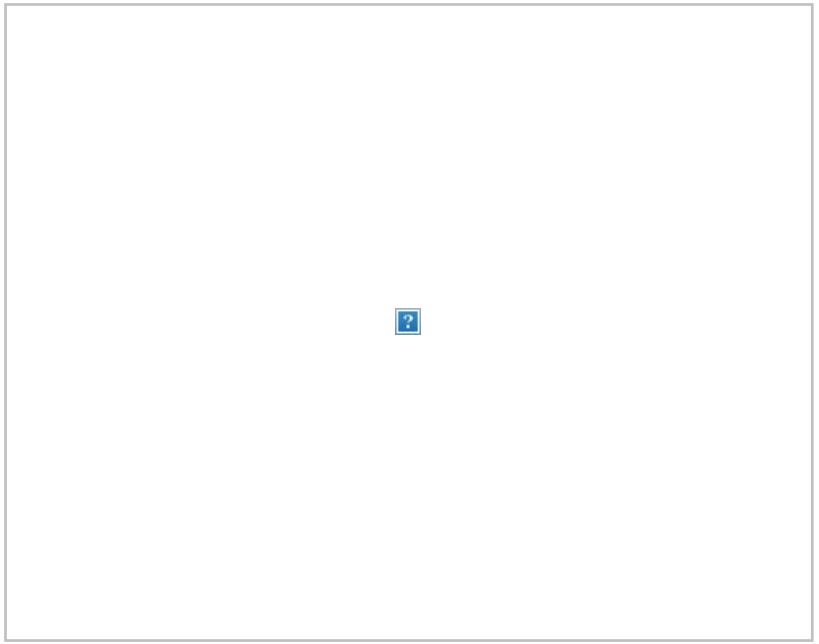
#72. Hvad angår forrentning kan man undre sig over den høje restværdi for Egholmforbindelsen. Er det en regnefejl?

Restværdien efter 60 år sættes til 21 % af anlægsomkostningerne, normalt er restværdien efter 60 år under halvt så mange procent. Sættes dette ind i ligningen for forbindelsens forrentning, bliver den direkte negativ.

DEMOKRATI OG VVM

#73. Det er et stort demokratisk problem, at politikerne modsætter sig også at opdatere VVM-beregningerne for en østlig løsning.

#74. VVM fra 2011 underdriver værdien af det østlige alternativ ved ikke at medtage en (planlagt) tilkørsel fra E45 til City Syd.



Kort fra Aalborg Kommune. C1 er den stikvej til Aalborg City syd, som kommunen påtænkte at bygge, såfremt den østlige linjeføring blev valgt. Denne vil kunne fjerne en del spildt trafikanttid på Hobrovej ved Skalborg.

Man mente ikke at denne vej skulle medtages, da det er et kommunalt projekt. Men VVM-rapporterne medtager en forlængelse af Annebergvej til Nørholmsvej, som er en del af en tilkørsel til Aalborg Centrum og som også kunne opfattes som et kommunalt projekt. Her betales det dog af staten.

#75. VVM fra 2011 overdriver prisen på det østlige alternativ ved at påstå, at hele 12 kørespor er påkrævet ved Limfjordstunnelen.

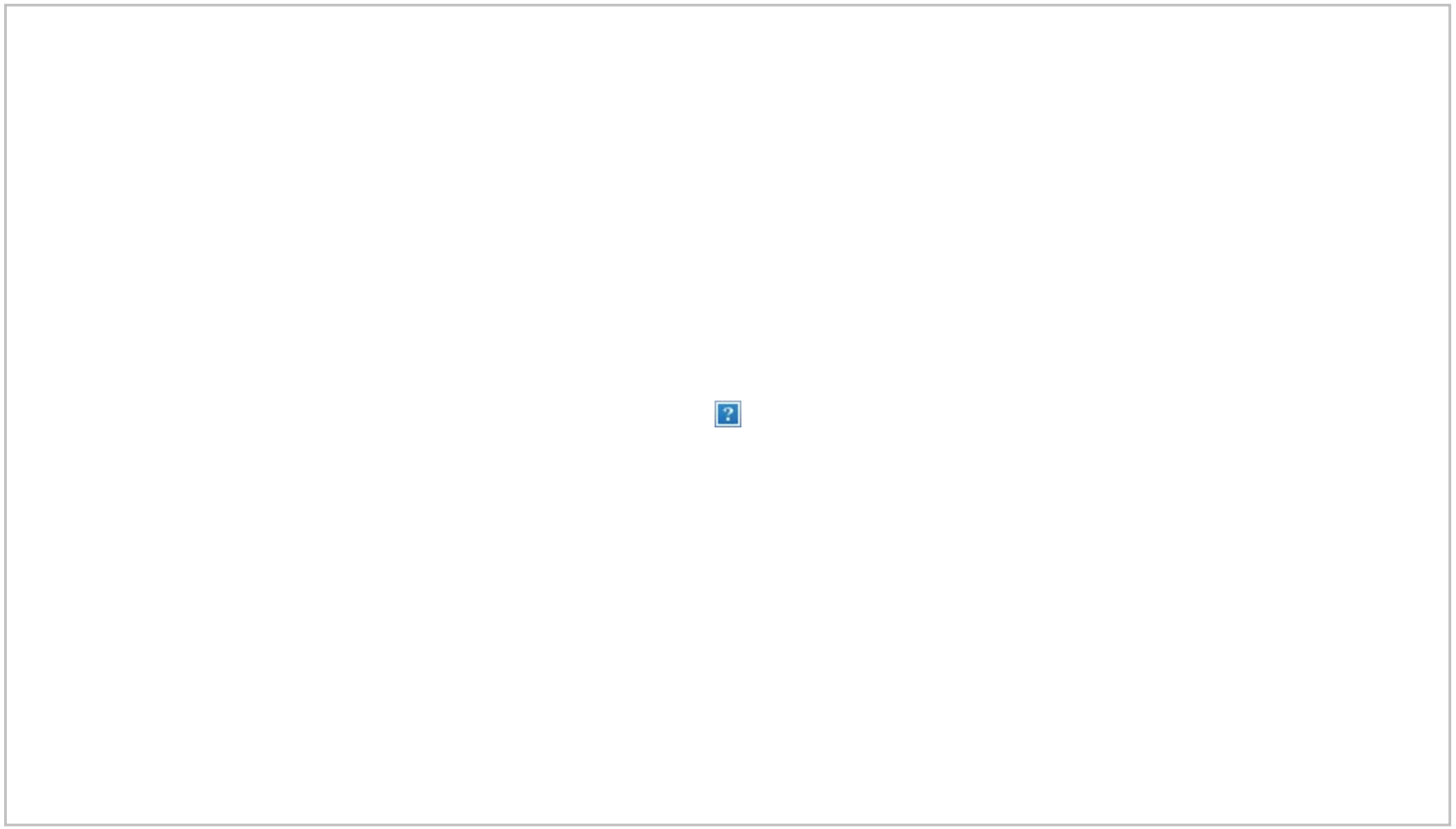


Illustration fra VVM 2011- et overdimensioneret projekt. Til sammenligning er der kun 8 kørespor i Elb-tunnelen.

#76. Hvis man kun retter fokus på den vestlige motorvej, overser man lavt hængende frugter ved udbygning af nuværende motorvej.

Se www.en-3-limfjordsforbindelse.dk > Hvad kan man konkret gøre

#77. En østlig forbindelse kan f.eks. i modsætning til en vestlig opdeles i etaper på en meningsfuld måde.

#78. Beslutningsprocessen har på mange områder været ulovlig. Der er bl.a. manglende lovhjemmel for VVM 2011 og brud på EU lovgivning.

#79. Vejloven kræver, at VVM skal indeholde "rimelige alternativer". Dette alternativ findes ikke, når kun den ene del af VVM 2011 opdateres.

#80. Vedtages en anlægslov for en vestlig forbindelse, kan projektet imødese retssager, der kan forsinke byggeriet i årevis.

Læs mere via https://borgerbevaegelsen.dk/

KOMMUNENS OG REGIONENS ROLLE

#81. Det er uacceptabelt, at Region Nordjylland bruger offentlige midler på kampagnen for den vestlige linjeføring (3Limfjordsforbindelse.nu).

http://3limfjordsforbindelse.nu

#82. Det er et stort demokratisk problem, at Aalborg Kommune afsætter 600 mio. som gave til staten, såfremt der bygges en ny Limfjordsforbindelse.

Gaven formidles gennem AalborgAlliancen, hvor man i følgende video 2:11 minutter inde fastslår, at der er tale om en vestlig limfjordsforbindelse:
https://www.youtube.com/watch?v=J7p3JTwyrvQ

#83. Det er uhørt, at kommunen lokker virksomheder ind i en alliance omkring et trafikalt projekt via fordele på beskæftigelsesområdet.

https://aalborgalliancen.dk/

#84. Det er uhørt, at kommunen ansætter personer til at opfordre virksomheder til at tilmelde sig alliancen (hvem tør da sige nej?)

#85. Det er ikke acceptabelt, at Aalborg Alliancen på Christiansborg præsenteres som et udtryk for nordjysk enighed om linjeføringen.

BYENS MENTALE TILSTAND

#86. I befolkningen er der jfr. opinionsundersøgelser i 1996, 2014 og 2019 markant flertal for alternativet, altså ekstra rør (østlig løsning)

http://denbedstevej.dk/1996 (AAU undersøgelse)

http://denbedstevej.dk/2014/ (Jysk Analyse A/S, hele regionen)

http://denbedstevej.dk/2019/ (Jysk Analyse A/S, kun Aalborg kommune)

#87. Hvis byggeriet påbegyndes, vil placering og omfang gå op for flere. Der kan opstå et uhelbredeligt sår i byens sammenhold.

Med venlig hilsen

Anders Wested
Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38

9400 Nørresundby
Tlf. 20489503
anderswested@live.dk

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Kopi til: Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk, Ane Halsboe-Jørgensen: km@km.dk, Benny Engelbrecht: trm@trm.dk, Dan Jørgensen: kefm@kefm.dk, Jesper Petersen: min@ufm.dk, Kaare Dybvad Bek: min@im.dk, Lea Wermelin: miljoeministeren@mim.dk, Magnus Heunicke: sum@sum.dk, Mette Frederiksen: stm@stm.dk, Nicolai Wammen: minister@fm.dk

”Udfordringen bag den planlagte Egholmmotorvej er, at der mangler kapacitet i den nuværende tunnel. Ikke hele døgnet. Ej heller på hele strækningen. Men i umiddelbar forbindelse med E45 Limfjordstunnel, navnligt i myldretiden i hhv. sydgående retning om morgenen og omvendt i nordgående retning om eftermiddagen. Forsinkelsen svarer ifølge Vejdirektoratet i gennemsnit til op til 5-7 minutter i de to myldretidsperioder (fraset ved uheld).

Svaret på denne trafikale underdimensionering kan tilsyneladende kun være at anlægge en ny, 20 km lang, 4-sporet bynær motorvej langs byens boligområder.

De fleste - men ikke alle - borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Alligevel er den reelle, saglige, inkluderende, visionære og fremtidssikrende debat udeblevet.”

https://nejtilegholmmotorvej.dk/anlaegslov-2022/aabent-brev-til-politikerne

Problemet er Limfjordstunnelen og vejene til og fra tunnelen, den manglende kapacitet og især ved en, alt for tit, uheld. Dette område er velkendt for at være forvirrende og farligt. Derfor synes jeg, det er her man skal rydde op først, bygge stort og nyt og herved løser problemet.

”Limfjordstunnelen er en 582 meter lang motorvejstunnel … Tunnellen blev indviet 6. maj 1969 og rummer en 6-sporet motorvej … Tunnellen har flere gange haft problemer med indtrængende vand. Problemet blev allerede opdaget få år efter åbningen og skyldes, at den membran, der skal beskytte tunnelen mod Limfjordens vand, ikke holder tæt. I 1996-1997 var tunnelrørene på skift lukket for trafik for at udbedre skaderne på betonen og armeringen, der blev angrebet af rust.”

https://da.wikipedia.org/wiki/Limfjordstunnelen

Er Limfjordstunnelen tæt på at være udtjent? Prisen for at udbedre skaderne i 1996-1997 og igen i 2009 var, i alt, næsten 1,5 milliard kr. Der var samtidigt støbt armering under kørebanen og op i tunnelens tag for at forhindre den i at synke mere. Hvor lang tid går det, inden den skal repareres igen og hvornår kommer det tidspunkt, når der kan ikke betale sig mere?

Jeg synes, vi er afhængig af den nuværende 6-sporet Limfjordstunnel og vi trænger til enten en ny, ellers et ekstra rør, til at skabe en 8- eller 10- sporet forbindelse, som kunne forsat klare opgaven alene.

Det er ikke noget en eventuel nye 4-sporet Egholms forbindelse rigtig kan erstatte trafikalt. Desuden er den uden motorvejs forbindelse til E45 nord fra fjorden. Den ville kun være en meget dyre ”støtte” forbindelse men altid afhængig af Limfjordstunnelen og den forbindelse vi har der.

Mvh John Stephen Gomm

Den 1. januar 2022

Til Vejdirektoratet

Att: Niels Fejer Christiansen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Grundlæggende mener jeg, at det er nødvendigt at løse trængselsudfordringerne i forbindelse med krydsning af Limfjorden. En motorvej hen over Egholm, mener jeg dog er en ringeste af de muligheder, der har været i spil. Det mener jeg fordi:

Økonomisk er det en voldsomt dyr løsning: Et ekstra tunnelrør er både væsentligt billigere og en effektiv trafikal løsning. De penge, der kunne spares ved at vælge et ekstra tunnelrør kunne i stedet anvendes på flere løsninger til krydsning af Limfjorden, f.eks opgradering af den offentlige transport og flere muligheder for cykler, scootere osv til at krydse fjorden. Hvis bløde trafikanter får lettere ved at krydse fjorden bliver det mindre attraktivt at tage bilen, hvilket giver mere plads til de øvrige trafikanter på motorvejen. Pt er der kun 2 muligheder for bløder trafikanter for at krydse fjorden ved Aalborg (ved Aalborg C og Vestbyen). Skal du f.eks. fra Nørresundby Øst til Aalborg Øst er det væsentligt kortere at køre via tunnelen end via Limfjordsbroen. Den mulighed har bløde trafikanter blot ikke. Adgangen til Aalborg Øst er særlig relevant, da det er her store uddannelsesinstitutioner som AAU og UCN ligger, og også her det kommende supersygehus bygges.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en stor yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Aalborg og Nørresundbys **drikkevand** er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Det er endnu ikke undersøgt grundigt hvordan disse deponier påvirkes, og hvordan skadevirkninger på natur og mennesker evt kan undgås.

Naturen presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Motorvejen vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Bynære rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. I Aalborg C er der de senere år blevet bygget højt og tæt, derfor har det stor betydning for indbyggere i Aalborg C at der i gå-afstand er et grønt åndehul, hvor det er muligt at "hvile ørerne" og se langt uden at blive forstyrret af bygninger og motorvejsbroer.

Endelig er jeg bekymret over den udemokratiske proces i forbindelse med beslutningen om en Egholm-motorvej:

- Politikerne indgår et transportforlig uden at forholde sig til de 7.800 høringssvar i forbindelse med VVM-høringen i foråret 2021. Vejdirektoratet havde end ikke behandlet høringssvarene.
- Anlægsloven fjerner muligheder for klageadgang.
- Byrådsflertallet i Aalborg Kommune giver særbehandling og fordele til virksomheder der bakker op om Egholmmotorvejen(via Aalborg Alliancen) ved at tilbyde særlig service i Jobcenteret og gratis reklameplads på kommunalt drevne hjemmesider.
- Aalborg kommune afsætter 600 millioner kr til en Egholm-forbindelse, selv om det er en statslig vej og det er tvivlsomt om der er lovhjemmel til denne kommunale medfinansiering.

Med venlig hilsen

Jonna Langeland Christensen

Høringssvar vedr. udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM)

JMOM mener, at der er veje nok i DK, og at det gælder om at bruge eksisterende veje intelligent og tænke kreativt, så anlæg af nye veje så vidt muligt kan undgås. Vi har i Danmark mere end 4 gange så mange kilometer motorvej pr. indbygger end UK. I Østrig bliver en række store vejprojekter droppet grundet deres skadelige påvirkning af natur og klima, og i Wales har regeringen lagt op til et stop for en række nye vejbyggerier.

Det er beklageligt, at projektet vedrørende en 3. Limfjordsforbindelse er nået så langt i planlægningsprocessen som til forslag til en anlægslov. Helt grundlæggende anser JMOM det for en særdeles dårlig ide at anlægge denne motorvej, da den vil have en række negative konsekvenser, som tilsammen burde være rigelig grund til at afvise projektet. Yderligere vil projektet kun i ringe grad aflaste trængslen i Limfjordstunnellen. En vestlig forbindelse vil angiveligt kun aflaste den nuværende Limfjordstunnel med 24 %, og samtidig stiger trafikken i tunnelen med ca. 2,4 % årligt. Problemet med trængsel i myldretiden ved Limfjordstunnellen må og kan løses på en mere skånsom måde.

JMOM opfordrer Folketinget til at afvise det fremsatte forslag til anlægslov.

De nedenfor fremførte kritikpunkter taler for en afvisning af projektet.

Tilsidesættelse af klageadgang
Lovforslaget opererer med at sætte den almindelige lovgivning ud af kraft og overlade det til den udøvende myndighed at varetage lovgivningens hensyn. Dette er helt uacceptabelt. Samtidig afskæres borgerne fra muligheden for at klage over projektet med begrundelsen, at klagesager kan indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. Med forslaget prioriteres økonomien i projektet således over borgernes demokratiske rettigheder. Det er også helt uacceptabelt.

Manglende undersøgelse af alternativ
Det er meget kritisabelt - og muligvis ulovligt - at lovforslaget fremsættes, uden at der på tilfredsstillende vis er undersøgt et alternativ til en motorvej i Egholmlinjen, såsom en østlig løsning med et ekstra tunnelrør. Der er i debatten blevet fremsat vægtige argumenter til fordel for en sådan løsning, der desuden vil være langt billigere.

Mangelfuldt beslutningsgrundlag
Udkastet til forslag til anlægslov er i flere tilfælde baseret på et mangelfuldt beslutningsgrundlag, således blandt andet hvad angår støjberegninger og samfundsøkonomiske standardanalyser. Det er uacceptabelt, at forslaget til anlægslov fremsættes på basis af et mangelfuldt grundlag.

Vejstøj
En meget væsentlig effekt er støjen, primært dækstøj, fra motorvejen. Ved anlæg af ca. 20 km ny motorvej vil et større areal omkring vejen påvirkes af støj, og adskillige fastboende vil blive udsat for vejstøj med forringet livskvalitet og risiko for sygdom til følge. Egholmlinjen vil løbe gennem åbent land langs den vestlige

del af Aalborg, hvor der i dag er begrænset vejstøj, og passerer undervejs i varierende afstande flere boligområder.

Støjniveauer fra trafikken på motorvejen er på traditionel vis angivet som gennemsnit over døgnet og året. Det er særdeles uheldigt, at maksimale støjniveauer, der tidvis forekommer, og som er særligt generende for beboere ved vejen, ikke angives. Ingen ved, hvad støjniveauet vil være en almindelig hverdag - eller i myldretiden - eller ved den mest fremherskende vindretning - for det er ikke blevet beregnet. Det ligger til gengæld fast, at det oplevede støjniveau en stor del af tiden vil være højere end det beregnede gennemsnit. Med stigende trafik i årene fremover vil støjen øges, men det er ikke blevet beregnet, hvad støjniveauerne vil være efter et givet antal år. Det er helt uacceptabelt at fremlægge et forslag til anlægslov for en tredje Limfjordsforbindelse på baggrund af et så mangelfuldt planlægningsgrundlag. Det er beboerne langs motorvejen, som overraskes af og må leve med højere støjniveauer end de angivne gennemsnitsværdier. Vejstøj kan i værste fald bevirke stress, søvnforstyrrelser, forøget risiko for blodpropper i hjertet og hjernen, hjertekarsygdomme, forhøjet blodtryk, diabetes, forskellige former for kræft, nedsat indlæringsevne hos børn samt tidligere død. Der er samtidig samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbredsmæssige effekter af trafikstøj.

De færreste har lyst til at bo tæt på en støjende motorvej. Derfor vil beboere nær en planlagt motorvej, hvis ejendom ikke bliver eksproprieret, have meget svært ved at sælge deres ejendom. De vil være stavnsbundne og må dag ind og dag ud, når vejen er anlagt, leve med den enerverende vedvarende støj fra motorvejstrafikken. Hertil kommer, at ejendomme, der er beliggende inden for et område omkring motorvejen, vil falde i værdi. Det er dybt kritisabelt at ville anlægge en motorvej, der på denne måde forringer adskillige menneskers livskvalitet og privatøkonomi.

Der vil i forbindelse med projektet blive opsat i alt 5 km støjskærme. De valgte løsninger vurderes at ville have en god støjreducerende effekt ved boligområderne. Spørgsmålet er dog, om ikke vejstøjen trods dæmpning, også i betragtning af den anvendte støjberegningspraksis, stadig vil være til gene for et betydeligt antal beboere.

Samfundsøkonomiske standardanalyser

De samfundsøkonomiske analyser i forbindelse med projektet er gennemført på traditionel vis. I disse omsættes nytteeffekterne af et vejprojekt til monetære værdier (beløb i kr.) ud fra, hvad et antal adspurgte personer giver udtryk for, de er villige til at betale for en given effekt, eksempelvis kortere rejsetid. Sammenstillingen af sådanne fiktive beløb med beløb, der er knyttet til den reelle økonomi, gør, at analyserne må anses for uegnede til beregning af projektets rentabilitet m.m. Det er således yderst kritisabelt, at analyserne er anvendt som en del af grundlaget for at fremsætte forslaget til anlægslov.

Oplevelsen af landskaber og naturområder

Den visuelle oplevelse af landskaber forringes markant, når de gennemskæres af en motorvej. Motorvejsbroer over ådale, der ganske vist muliggør, at dyr kan passere under dem, er og bliver skæmmende fremmedelementer i ådalslandskaberne. For mennesker, der med forskelligt formål opholder sig i naturen og sætter pris på kun eller overvejende at kunne høre naturens egne lyde, vil oplevelsen forringes markant med en støjende motorvej i relativ nærhed.

Egholm er en forholdsvis uforstyrret ø i afstand af larmen fra Aalborg. Anlæg af en firsporet motorvej over øen kan kun betegnes som et særdeles brutalt indgreb, der vil betyde en meget markant forringelse af øens rekreative værdi for de besøgende. For turister vil det vil blive langt mindre attraktivt at besøge øen.

Andre områder, som projektet vil berøre er bl.a. Østerådalen, Hasseris Enge og områder ved Limfjorden.

Oplevelsen af diverse fuglearter og andre arter, der stadig måtte forekomme i et område omkring motorvejen, efter denne er anlagt, vil forringes drastisk i det nu støjprægede og visuelt skæmmede område.

Det er i høj grad kritisabelt at foreslå anlæg af en motorvej, der markant forringer oplevelsen af landskaber, naturområder og relativ stilhed for mange mennesker, og hvis livskvalitet herved forringes. Desværre indgår muligheden for gode oplevelser i naturen generelt med meget ringe vægt, om nogen overhovedet, i beslutningsprocessen vedr. anlæg af nye motorveje.

Naturområder

Ved anlæg af en ny motorvej i Egholmlinjen inddrages naturarealer i form af moser, rigkær, overdrev strandenge, vandløb og søer permanent, og herved ødelægges voksesteder for plantearter samt levesteder for forskellige dyrearter. Flere naturtyper er vanskelige at erstatte, og en reetablering kan tage mange år.

Det planlægges at udlægge områder med erstatningsnatur. Generelt erstattes et naturareal, der er permanent inddraget til motorvej, med et dobbelt så stort areal. Det er absolut ønskværdigt, at naturarealet herhjemme forøges, men dette mål skulle helst realiseres, uden at der følger en motorvej med!

De påtænkte afværgeforanstaltninger (faunapassager, paddehegn) giver næppe dyrene samme muligheder for at sprede sig i landskabet, som de havde før etablering af motorvejen. Behovet for omfattende afværgeforanstaltninger bortfalder imidlertid, hvis motorvejen ikke bygges, idet dyrene således ikke påvirkes. Samtidig bevares landskabet intakt, og den visuelle forringelse og støjpåvirkningen undgås. Landskaber uden motorvej og uden afværgeforanstaltninger er så langt at foretrække frem for landskaber med motorvej og med afværgeforanstaltninger!

Lysbuget knortegås er fredet og bl.a. beskyttet efter Fuglebeskyttelsesdirektivets bilag II. I Miljøkonsekvensrapporten står, at det i driftsfasen forventes, at de rastende og fouragerende vandfugle, herunder lysbuget knortegås, vil vænne sig til den fysiske tilstedeværelse af broen over Nørredyb og trafikken på den. Holder forventningen ikke stik, vil den lysbugede knortegås i praksis fortrænges fra et område omkring broen.

Strandtudsen er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV, er fredet og er på den danske rødliste opført som truet. Formodentlig kan trafikstøj i aften- og nattetimerne føre til, at hunpadder kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Det er uvist, om strandtudsehanner er i stand til at tilpasse deres kald efter baggrundsstøj.

Konsekvenserne af indgreb i naturen ved anlæg af en ny motorvej i Egholmlinjen er i klar modstrid med ønsket i samfundet om mere natur, større sammenhængende naturområder og øget biodiversitet.

Klimapåvirkning

CO_2-udledningen herhjemme skal reduceres med 70 % i 2030, og i forhold til dette mål er planerne om at etablere en række nye motorveje, herunder en tredje Limfjordsforbindelse, så afgjort skridt i den forkerte retning. Vejtransporten står for knap 30 % af CO_2-udslippet. En ny motorvej i Egholmlinjen vil yderligere bi-

drage med et stort udslip, både mens arbejdet med at anlægge den står på og siden, når den er taget i brug. Ifølge dagbladet Information skønnes anlægget af vejen at give ekstra trafik på 42,8 millioner kørte kilometer i 2030 og en dermed forbundet CO_2-udledning på 6.990 ton årligt. Ifølge udkastet til forslag til anlægslov vil arbejdet med at anlægge Egholmmotorvejen udlede ca. 272.000 tons CO_2.

Med venlig hilsen
på vegne af JMOM
Per Delphin

Vejdirektoratet
Att.: Niels Fejer Christiansen
nfc@vd.dk

Januar 2022, Nørresundby

Ja tak til en 3. Limfjordsforbindelse - som en vestlig linjeføring, NU!

Det stigende antal gennemkørende trafikanter er medvirkende til, at hele den østlige del af Nørresundby er blevet en visionsløs asfaltørken.

Ligesom beboerne langs E45 syd for Limfjorden, er det relevant at påpege de fordele som en ny - vestlig - linjeføring vil få for et stort antal mennesker her. Det er beboerne langs E45 der er sandet til i gennemkørende trafik, og det er os, der dagligt lever med de trafikale gener - som kun en vestlig linjeføring kan afhjælpe.

I Nørresundby udsættes vi hver dag/døgnet og året rundt, for en massiv og konstant miljøbelastning (støj/udstødnings) fra gennemkørende biler, der bremser op eller accelerere eller venter for at komme videre.
Og i bymæssig bebyggelse er der ingen hjælp at hente via støjværn eller yderligere nedsat hastighed.

Nørresundby er et byområde med lav bilrådighed, set skøn på 5.000 biler tilknyttet byen - anses for troværdigt.
Sammenholdes dette tal med:
de 31.000 trafikanter der dagligt anvender Limfjordsbroen, i centrum af Nørresundby og
de 23.000 trafikanter til/fra motorvejstilslutningen Sundsholmen i den østlige del af Nørresundby,
så fremgår det tydeligt, at Nørresundby har et stort - og påtrængende - behov for, at få fjernet gennemkørende trafik fra byen.

Spørgsmålet er: Hvorfra kommer disse trafikanter der er på gennemfart?
De kommer bl.a. fra oplandsbyer og kommunerne nord/nordvest for Nørresundby. Et stort opland hvor afstandene er store, og den kollektive trafik utilstrækkelig, når erhvervsaktive børnefamilier skal have hverdagens kabale til at gå op. Det modsatte kan naturligvis også være tilfældet, nemlig at man bor syd for Limfjorden men at arbejdet ligger på "den rigtige side".

Uanset om de kommer fra nord eller syd, så er det oplagt at de fleste trafikanter benytter sig af byvejene i Nørresundby (og Aalborg) som en genvej, frem for en lang og ofte usikker omvej til Aalborg via E45.

Denne udvikling kommer til at eskalere i takt med at de kulturelle tilbud udvikles og koncentreres i Aalborg Vestby:
2 stk. marinaer, Aalborg Stadion, Spritten (det nye kulturcenter af international karakter) på sigt Aalborg Teater, Streetfood (internationale spisesteder), Strandparken, museer, Aalborg Zoo, Kunsten, Haraldslund Vand-/kulturhus, etc.etc.
Alle trækplastre for gæster fra hele Nordjylland. Det er naturligvis et stor ønske og plus for Aalborg, at byen bliver det sted som gæster/turister opsøger - men tilkørselsforholdene hertil er utilstrækkelige.
Også af denne grund, er en vestlig linjeføring den eneste løsning, hvis gennemkørende trafik Nørresundby/Aalborg skal reduceres. Denne konklusion fremgår af VVM-redegørelsen.
Samme redegørelsen har også fastslået at en vestlig linjeføring samlet set, vil bidrage til en nedsættelse af antallet af støjbelastede boliger, E 45 medregnet. Punktum.

De nyeste beregninger fra By- og Landskabsforvaltningen i Aalborg Kommune, viser at det er i den vestlige del af Aalborg at der er den største stigning i antallet af nye/ekstra biler.

For den østlige del af Nørresundby er en trafikal sanering alfa og omega, hvis udviklingen af Stigsborg, et af Danmarks største kystnære byudviklingsprojekter skal blive en succes. Den er under opbygning 500 meter vest for Limfjordstunnelen.
En helt ny bydel for 7.500 beboere: studerende, unge, børnefamilier, seniorer, plejehjem - med let adgang til den 15 hektar store park, indrettet til alle generationer.
Indeholdende mødested, institutioner, børne-/ungeunivers, kultur, kontorer, butikker og cafeer. Med fjorden som nabo, leg kombineret med læring inkluderer børn, der udviser en høj grad af praktisk begavelse.

For at understøtte den kollektive trafik, arbejder Aalborg Kommune på at etablere en PlusBus2 korridor mellem Vodskov i nord og Svenstrup i syd. Denne vision der understøtter det gode byliv, kan IKKE lade sig gøre, såfremt antallet af trafikanter til og fra E45, gennem Nørresundby ikke reduceres.

Debatten mht. den 3. Limfjordsforbindelse har bølget frem og tilbage i snart 50 år. Fup, fakta og fantasi i en uskøn blanding kombineret med en stadig mere skinger tone i det sociale rum, er grænseoverskridende i forhold til naboer/kolleger/interessefællesskaber.

Nordjylland er en fantastisk landsdel - vi har meget at tilbyde, bare ikke sikkerhed for at vi kan holde trit med resten af landet.

Ovenstående leder frem til essensen af min henvendelse:

- Hvornår er restlevetiden for den nuværende Limfjordstunnel opbrugt? Hvis der tales om 30-40 år, så går tiden hurtigt (efter 50 års snak er en ny Limfjordsforbindelse endnu ikke ibrugtaget).
- Hvor skal afløseren for den nuværende gamle Limfjordstunnel ligge? Samme sted?
  Hvilken kapacitet mht. fjordkrydsningen er der til stede, når Limfjordstunnelen tages ud af drift?
- Kan fjordkrydsningen anses for at være tilstrækkelig, såfremt rørene udskiftes enkeltvis (det vil de med stor sandsynlighed ikke kunne pga. sammenkoblingen, det manglende underlag etc.etc.)
- Kan det svare sig at levetidsforlænge den i årtier?
- Hvis den eksisterende E45, der skærer sig gennem tæt bymæssig bebyggelse, i stedet vælges at blive lukket af ved Egnsplanvejen (syd for Aalborg), østover via industriområdet, nordpå med ny placering ved Bouet. Er denne mulighed under overvejelse allerede nu, vil en påtænkt udvidelse af E45 fra Bouet i nord til Egnsplanvejen i syd, måske ikke være nødvendig?

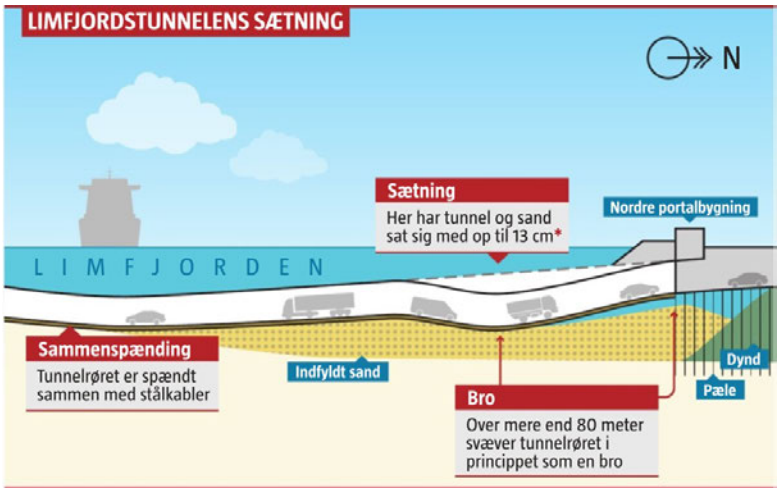
Venlig hilsen
J. Andersen
[redacted]

Aht. fremtiden, er en østlig linjeføring, den dårligste løsning for Nordjylland.

Limfjordstunnelen er nærmere sin udfasning end sin indvielse. På et tidspunkt skal den nødvendigvis udskiftes, og sker en hændelse - tilsigtet eller utilsigtet, kan dele af den akut blive taget ud af drift.

Etablering af en østlig forbindelse vil betyde trafikale trængsler i 5-8 år. Måske mere - men ikke mindre.
Levetidsforlængelsen af den eksisterende Limfjordstunnel vil efterfølgende fortsætte trængselsproblemerne i Nørresundby (og Aalborg øst).
Det er nødvendigt at forholde sig til det faktum, at den eksisterende Limfjordstunnel ikke blev konstrueret til at "svømme" eller "svæve" uden manglende underlag (jvf. billedet).

Af den grund, vil jeg pege på, at det vil være rettidig omhu, allerede nu at lægge planer for udskiftningen af den eksisterende Limfjordstunnel.
Selvom det måske først er om 20-30 år, så går tiden hurtigt, og til den tid skal fjordkrydsningen også kunne afvikles så gnidningsfrit som muligt.



Att. Niels Fejer Christiansen, Vejdirektoratet, nfc@vd.dk

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Som argumenter mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil jeg anføre følgende:

Økonomisk: Egholmforbindelsen indbefatter anlæg af 20 km motorvej og er vurderet til at koste 7,9 milliarder kr., mens et udvidet tunnel-anlæg ved den nuværende tunnel E45 kun omfatter 4 km ny motorvej og er vurderet til at koste 4 milliarder kr.

Besparelsen ved at vælge et udvidet tunnel-anlæg kan bruges til støjafskærmning ved den nuværende E45 og den tilbyggede motorvej ved tunnelen, forhåbentlig til gavn for de derboende borgere.

53 % af borgerne i Aalborg Kommune ønsker en 3. Limfjordsforbindelse placeret i nærheden af den nuværende tunnel i Aalborg Øst; kun 29 % er for en forbindelse over Egholm. Link: http://denbedstevej.dk/2019/ .

Med en Egholm-forbindelse vil Aalborg og Nørre Sundby blive klemt inde mellem 2 motorvejssystemer med deraf følgende røg- og støjforurening. Aalborg er i forvejen en af de mest støjforurenede byer i Danmark.

Nord for fjorden og over til Egholm skal motorvejen hæves omkring 9 m over terræn/vand, dvs. det vil være umuligt at støjafskærme den.

Naturområder der påvirkes/ødelægges af støjforurening ved en Egholm-forbindelse:

Syd for fjorden: Hasseris Enge, Sofiendals Enge (nogle af disse områder er ganske vist bebygget med boliger, men livskvaliteten for beboerne vil blive forringet), Drastrup Skov, Øster Ådal.

Øen Egholm, en perle af en ø i 5 minutters afstand fra storbyen Aalborg.

Nord for fjorden: Lindholm Fjordpark med Verdens Ende, Voerbjerg Sø, Vadum Banesti, søerne nord for Hø-vejen og vest for Hirtshalsmotorvejen.

Alle disse områder vil ophøre med at være rekreative områder på grund af støjforurening. De sidstnævnte søer vil blive lukket inde i en snæver trekant af 2 motorveje og en stærkt trafikeret landvej (Hø-vejen).

Asbestforurening: Flere steder i kommunen er asbest-depoter (fra Dansk Eternit Fabrik), bl.a. på sydkysten af Limfjorden lige over for Egholm, netop der hvor tunnelen fra Aalborg til Egholm skal udgraves. Anlæg af Egholm-forbindelsen vil med stor sandsynlighed hvirvle asbest op fra disse depoter med sundhedsskadelige virkninger til følge.

Jørgen Fjordbak Andersen

Til folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser for både miljø, lokalsamfund og sundhed, der ikke svarer til de få trafikale fordele, løsningen giver.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg

Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

<u>Demokratiske problemer med Anlægsloven</u>

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forholde sig objektivt til flere løsninger.

Anlægsloven lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

<u>1. Konsekvenser for drikkevandsområderne</u>

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

<u>2. Asbestforurening</u>

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Derudover vil jeg opfordre til, at Folketingsmedlemmerne fastholder, at Transportministeren skal respektere borgernes demokratiske rettigheder til klager og efterprøvelse af beslutningerne. Derfor kan Anlægsloven naturligvis ikke vedtages i sin nuværende form.

Venlig hilsen

Kai Andersen

Kaj A. Jørgensen
[redacted]

Høringssvar vedrørende udkast til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

1. Politiske studehandler

Professor ved DTU Otto Anker Nielsen betegner fremgangsmåden om vedtagelse af regeringens infrastrukturaftale som politiske slagsmål, når det er politikerne, der skal forhandle. Der bliver ikke taget behørigt hensyn til mulige alternativer. Enten tilslutter man sig oplægget eller også får man ingenting, påstås det. Politikerne fortsætter åbenbart med at foreslå projekter, som befolkningen lægger for had. Sidst var den en omfartsvej ved Mariager, et relativt ubetydeligt projekt, men nu er man i gang med et nyt projekt til en omfartsvej af langt større dimensioner. Nogle af milliarderne vil gå til historisk dårlige projekter, der ikke er samfundsøkonomisk rentable, udtaler Professor ved DTU, Otto Anker Nielsen. Den foreslåede Egholmforbindelse til 7 mia. kr. ligger således helt i bund sammenlignet med andre projekter. Hvis målet er at skabe forståelse for en løsning af trængselsproblemer ved Limfjorden, må der alternativer på bordet. Ellers er der ikke et ordentligt beslutningsgrundlag. Jeg beder om en nøgtern vurdering af sagligheden i den anvendte fremgangsmåde.

2. Vestlig Limfjordsforbindelse hviler på et forkert grundlag – et bedrag

Skitsen til en ny vestlig motorvej tæt ved Aalborg (Hasseris, Mølholm, Lindholm, mv.) hen over Egholm viser tydeligt, at forslaget om Egholmmotorvejen er usagligt begrundet. Helt tilbage omkring 2006, hvor daværende Nordjyllands Amt udarbejdede forslag til de vestlige linjeføringer, skete den afgørende fejl. Allerede den gang viste målinger over trafikmønstrene, at langt det største behov for at krydse fjorden, var fra borgere i Vendsyssel, der skulle til og fra arbejde på virksomheder, institutioner, skoler, osv. Dette forhold blev der aldrig redegjort tydeligt nok for, og prognoser for trafikudviklingen blev ikke gennemført til bunds eller blev fortiet.

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM 2011 blev der fra mange eksperter, by- og trafikplanlæggere, tydeligt gjort opmærksom på, at behandlingen af de mulige forslag til linjeføringer ikke tog udgangspunkt i en ordentlig trafikplanlægning, men mere havde karakter af et politisk bestillingsarbejde. Forholdet mellem en østlig opgradering af E45 og forslaget om en 20 km motorvej vest om Aalborg blev dermed skævvredet og det efterfølgende valg blev truffet på et forkert grundlag.

Allerede konsolideringsrapporten viste en aflastning af Limfjordstunnelen på kun 17%, så den burde have været brugt med langt større vægt og fået forholdet ”skåret ud i pap”. Hvorfor skal det være den almindelige borger, der skal selv skal finde frem til disse sammenhænge?

Resultatet er, at politikernes bedrag nu er åbenbaret i fuldt omfang. Planen for Egholmforbindelsen dumper med et brag og beslutningen om at opgradere VVM kun for denne linjeføring har dermed også hvilet på et forkert grundlag!

3. De lokale myndighedspersoner bærer ansvaret

I stedet har politikerne i den mellemliggende tid stædigt fastholdt den nu ti år gamle beslutning og endog på forskellig måde fået tilføjet nogle smalle politiske forlig uden på nogen måde at tage stilling til alternative løsningsmuligheder. Man kan let forestille sig, at mange politikerne, der har givet samtykke på forkert grundlag, således er blevet ført bag lyset. Det gælder eksempelvis de nordjyske borgmestre.

Det er de nordjyske politikere, regionsformanden, Aalborgs borgmester, andre nordjyske borgmestre m.fl. bærer ansvaret for at spille højt spil mod resten af landet ved stædigt at fastholde forslaget om en Egholmmotorvej. Med den nye VVM2021 er det nu afsløret med al ønskelig tydelighed: det er ikke en omfartsvej vest om Aalborg der er behov for. Desuden har folkedomstolen talt. Kun en mindre del borgere ønsker den vestlige linjeføring. Der skal findes andre og bedre løsninger, nemlig opgradering af E45.

4. Vejdirektoratet bærer også et ansvar

På VVM-kortet er tegnet en blodrød linje, som skåret med skalpel ind i sjælen på de mange tusinde mennesker, der bliver ubehageligt berørt af dette forslag. Og det gør jo netop så ondt så ondt. Ikke mærkeligt, når man tænker på det operative indgreb, der er tale om: 20 km motorvej skal skæres ind i landskabet gennem Østerådalen, gennem Drastrup, over Hasseris enge, hen over øen Egholm og vest om Lindholm. Dertil kommer en tunnel, to lange lavbroer, to motorvejskryds, fem tilslutningsanlæg og mindst 20 broer/underføringer. Egholmlinjen er så tåbelig, og befolkningen kommer til at betragte det som malplaceret. Med den folkestemning, der aktuelt manifesterer sig, bliver politikerne ganske givet ”hængt til tørre”.

Myndighederne har bevidst forhindret dette, hvilket dermed grænser sig til upassende magtanvendelse eller magtmisbrug. Ingen har jo været i tvivl om, at der findes passende alternativer, og at sådanne ifølge ånden i VVM-direktivet/bekendtgørelsen altid skal opstilles. Hvorfor i alverden har Vejdirektoratet ikke selvstændigt råbt op over for ministeren og de lokale råd? Vi savner i den grad jeres ekspertise til uvildig rådgivning. Tænk bare på, hvordan eksperter på troværdig og ansvarlig vis har givet råd om Corona pandemien.

5. En ny vej giver ikke nødvendigvis erhvervsmæssig og beskæftigelsesmæssig vækst

Mogens Fosgerau er professor i økonomi ved Københavns Universitet og en af landets førende trafikøkonomer. Han vil gerne have aflivet myten om at et udbygget vejsystem sætter gang i erhvervslivet uden for de store byer. »Men nu er der det med veje, at de kører to veje,« siger Fosgerau til Weekendavisen 15. apr. 2021. »Så hvis man nemmere kan komme et sted hen, kan man også nemmere komme væk.« Han nævner som eksempel udvidelsen af de nordjyske motorveje fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals. De nordjyske virksomheder fandt ud af, at de i stedet kunne flytte sydpå til Aalborg og stadig tiltrække arbejdskraft. En ny vej er altså ikke en garanti for, at arbejdspladserne strømmer ind, de kan lige så godt strømme ud. Hans udtalelser er i direkte modstrid med visse lokale politikeres påstand om at Egholmmotorvejen i sig selv giver grobund for en større sammenhæng med Vendsyssel og dermed erhvervsmæssig og beskæftigelsesmæssig vækst.

6. Kørselsafgift er en afgørende parameter for begrænsning af trængsel

Mogens Fosgerau gav 15. apr. 2021 i Weekendavisen tydeligt udtrykt for sin frustration over manglende handling vedrørende reduktion af CO2 udledningen. Effekten af at bygge flere motorveje er meget begrænset og kun for en tid. Hvis politikerne for alvor vil reducere CO_2 i transporten er der ét enkelt og effektivt værktøj. De skal kappe kilden til forureningen og indføre en afgift, så fossile brændstoffer bliver dyrere. Pris er en afgørende parameter, der kan få folk til at ændre adfærd. Politikerne bør tilslutte sig dette forhold, når der skal bygges nyt!

7. Bedre planlægningsmetode for Danmarks fremtidige infrastruktur savnes

Professor Mogens Fosgerau ser projektet ved Limfjorden som et godt eksempel på, hvordan det ofte går galt i planlægningen. I stedet for at tænke infrastrukturen i helhedsbetragtning bliver det til isolerede og dyre projekter, som ikke altid er til gavn for samfundet i det store hele, men kun bliver til små sejre ude i kommunerne. »Regeringens forlig har karakter af en lang bestillingsliste, hvor borgmestre rundtom i landet kan krydse af, om de nu har fået deres projekt,« siger han. »Regeringen har brugt hele apparatet til at lave en plan, som er deres. Og så er det svært for os andre at vide, hvad vi skal stille op med den, når vi ikke kan se alternativerne.« Fosgerau savner en konkret overordnet plan for, hvor Danmark skal hen med sin infrastruktur. Politikerne bør derfor ikke kloge sig som vejplanlæggere. VDs arbejde med infrastruktur forslag giver indtryk af at man ikke involverer sig i en seriøs udvikling af helhedsbetragtninger.

I Sverige bliver der regnet på en vifte af scenarier, så embedsværket ikke kun fremmer ministerens politik, men rent faktisk faciliterer grundlaget for en offentlig diskussion af, hvor samfundet skal hen. For eksempel om det skal i en mere grøn retning.« Fosgerau fremhæver Sverige som et foregangsland. Svenskerne har kørselsafgifter i Stockholm og Göteborg, og større succes med den kollektive transport. Som ved flyafgange varierer priserne. Hvis der er pladser tilovers, bliver billetterne billigere og omvendt. Hvis der er udsolgt, bliver de dyre. På den måde bliver togene fyldt op i Sverige. Professorens håb er, at man vil tage flere af beregningerne fra forskningen med ud i virkeligheden. Politikerne bør nå til enighed om, at de nævnte svenske fremgangsmåder er værd at overveje! Og VD bør se det som en uvildig opgave at udarbejde lignende forslag i dansk sammenhæng!

8. Væsentlige visualiseringer mangler

I VVM'en er der lavet mange fine visualiseringer men på et af de mest betydende steder mangler der en synliggørelse. Det gælder ved dobbeltoverføringerne af jernbanen til lufthavnen og Thistedvej. Det er jo en særdeles kluntet og grim løsning. Motorvejen skal jo bl.a. føres over meget tæt ved den helt nye bro, hvor Thistedvej føres over den nye jernbane.

I VVM'en er det angivet, at der skal opføres en portalbygning, men det er ikke beskrevet klart. En sådan bygning vil rejse sig op over terrænet (som ved den eksisterende Limfjordstunnel), det vil være ret markant og vil skæmme særdeles meget. På de visualiseringer, der er lavet af den sydlige tunnelmunding er det heller ikke vist. Det er en særdeles alvorlig mangel.

Det er endvidere præciseret, at motorvejen i de vestlige lavtliggende områder skal hæves over terræn af funderingshensyn. Dertil skal der opføres støjværn på det meste af strækningen, og det betyder, at det samlede anlæg kommer op i adskillige meters højde. Det kommer til fuldstændigt at tage udsynet ud over fjordlandskabet for beboere flere etager op i højden. Også her mangler der en ordentlig visualisering.

Det er jo ret betænkeligt, at disse visualiseringer er "glemt". Det må betegnes som en alvorlig mangel ved VVM-materialet.

9. Nye teknologier

En ny limfjordsforbindelse vil uanset den konkrete udformning være et anlæg, der vil bestå i mange år. Men det er bemærkelsesværdigt, at der ingen steder hverken i regeringens infrastrukturplan eller i VVM2021 er sket en seriøs behandling af, hvad udviklingen i nye teknologier på transportområdet vil få af indflydelse. Det er derfor særdeles væsentligt, at der opstilles et nogenlunde sandsynligt billede af fremtidige forudsætninger. Alle ved jo, at der kommer til at ske mange forandringer.

Eksempelvis er elektronisk trådløs indmelding af ulykkessteder og tilsvarende mulighed for modtagelse af signaler fra alarmcentraler allerede på vej, og en lille specialenhed til ældre køretøjer kan gøre, at det vil

kunne udbredes til alle. En obligatorisk løsning vil bane vejen for, at der ikke længere er behov for at reservere en del af kørebanen til nødspor, så hele bredden af vejen kan udnyttes til vejspor. Det vil dog kræve ændrede regler for hvor, der skal gives plads til udrykningskøretøjer, men det vil være en selvfølgelig ændring, og i andre lande har man da også allerede nu regler, der giver plads til udrykningskøretøjer midt mellem sporene.

Nye køretøjer bliver gradvist udstyret med flere selvkørende funktioner og får større grad af sikkerhed indbygget. Det kan snart få den betydning, at de kan køre tættere efter hinanden og/eller at hastigheden kan forøges uden at det går ud over sikkerheden. For sådanne køretøjer vil der naturligt opstå et pres for at reservere en overhalingsbane særligt til dette formål. Som nævnt kan det også få betydning for kapaciteten på vejene. Specielt på motorvejene vil en af de første afgørende muligheder blive, at biler dels kan fastholdes på vognbanen og dels kan skifte vognbane automatisk. Det kan i stigende grad betyde afhjælpning af trængsel – specielt når det kan betyde bedre plads til busser.

Det er jo klar for enhver, at visse nye teknologier skal indtænkes allerede nu.

10. Alvorlige beskadigelser af Limfjordstunnelen

Der kan komme uforudsete driftsmæssige og trafikale hændelser, som kan få uoverstigelige konsekvenser for Limfjordstunnelen. Eksempelvis ved vi, at der en gang imellem transporteres farligt gods gennem tunnelen og noget kan være brændbart eller endog eksplosivt. Hvis en brand udvikler sig i tunnelen eller noget eksploderer, siger det sig selv, at visse dele kan blive beskadiget. Armeringsjern kan i værste tilfælde blive blotlagt eller det elektriske udstyr, signaler, kabler og lign. kan blive beskadiget. Alle ved også, at en terrorhandling ikke kan udelukkes. Tunnelen kan altså blive påvirket i så alvorlig grad, at et eller måske begge rør skal spærres i nogen tid.

Konsekvenserne af en alvorlig beskadigelse af tunnelen kan være enorme. Hvis bare lavt sat 25.000 private bilister af hverdagstrafikkens 80.000 køretøjer hver dag skal finde nye ruter og forårsage i gennemsnit en times længere transporttid morgen og ligeså aften til 100 kr./time, koster det 25.000x2x100 = 5 mio. kr./dag. Hvis desuden 10.000 erhvervsansatte oplever det samme til 500 kr./time, koster det 10.000x2x500 = 10 mio. kr./dag (enhedspriserne ifølge VD). Dertil bør tillægges brændstof, øget risiko for ulykker (evt. med personskade og dødsfald), samt øget miljøbelastning. En lukning af tunnelen giver altså et uhyrligt samfundsmæssigt tab på over 15 mio./dag, eller mere end 3 mia. kr. pr. år.

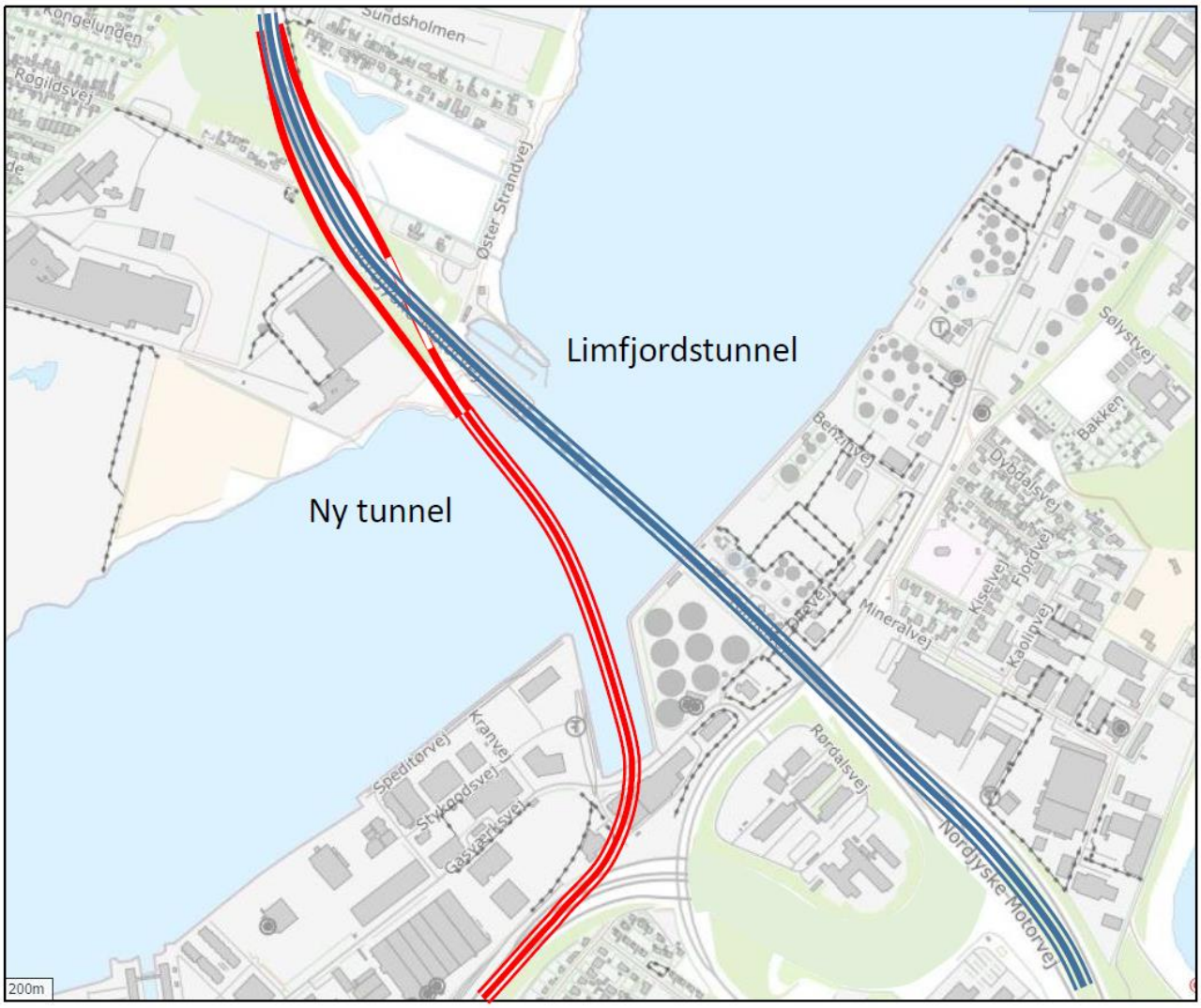
Alvorlige uforudsete hændelser skal derfor helt selvfølgeligt forebygges eller forhindres. Der skal til alle tider udvises stor ansvarlighed vedrørende opretholdelse af E45. Trafikken her må under ingen omstændigheder forhindres. Det siger al sund fornuft.

Egholmmotorvejen vil ikke være ideel, da mange vil blive tvunget til at køre længere udenom og gennem Aalborg by. Det gælder ikke mindst for redningskøretøjer til hændelser nord for fjorden. En udvidelse i E45 linjeføring er derimod mere hensigtsmæssigt og fleksibel. Aktuelle udfordringerne kan dermed bedre afhjælpes. Spørgsmålet er, om der udvises tilstrækkelig ansvarlighed eller om myndighederne i for høj grad blot lukker øjnene.

11. Mindst to løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

Der findes mindst to gode alternativer til Egholmmotorvejen ved en passende udvidelse af den eksisterende E45 og sådan at der er sikkerhed for en fuldstændig trængselsfri trafikafvikling i mange år frem.

Det ene er den kendte løsning: en udvidelse af den eksisterende tunnel med et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, hvor trafikretningen i det midterste rør vendes efter behov.



En anden mulighed, som for nylig er udviklet af trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, er at anlægge en ny Citytunnel umiddelbart vest for den eksisterende tunnel rettet mod Aalborg Centrum og med tilslutning umiddelbart nord for fjorden. Den vil tage ca. 1/3 af trafikken og sørge for at trafikken i den eksisterende tunnel vil kunne forløbe helt uforstyrret. Dermed kan det famøse ”Kridtsving” sløjfes.

Den påtænkte tunnel ved Egholm vil alene koste 2,8 mia. kr., men en Citytunnel eller et ekstra rør vil ikke være dyrere. Det er tunnelerne, der er de absolut dyreste elementer, så der er rigelig økonomi til at vælge det rigtige alternativ og med passende yderligere tiltag gøre dem til en helt ideel limfjordsforbindelse.

Begge disse løsninger bør undersøges nærmere, så de samfundsøkonomiske konsekvenser bliver fundet og sammenlignet med den katastrofalt dårlige Egholmmotorvej.

Kaj A. Jørgensen
[redacted]

Høringssvar vedrørende udkast til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Det er nu, at folketingets medlemmer skal indse, at det forslag til 3. Limfjordsforbindelse, som er beskrevet i udkastet til anlægslov, er særdeles uhensigtsmæssigt og at der findes langt bedre og tilmed billigere alternativer. Egholmmotorvejen har ingen samfundsøkonomisk rentabilitet og den er en trafikal katastrofe. Den bliver begrundet med at den voksende trængsel ved krydsning af Limfjorden skal fjernes, men den ændrer så lidt, så omkring ved det tidspunkt, hvor Egholmmotorvejen efter planen vil stå færdig er trængslen kun lige nede på nul, og så vil den igen begynde, og så er vi jo lige vidt. Hvor tåbeligt kan dette projekt være, når al sund fornuft tilsiger, at et projekt til 7 mia. kr. bør og skal være løsningen mange år frem, ja forventeligt i omkring 50 år.

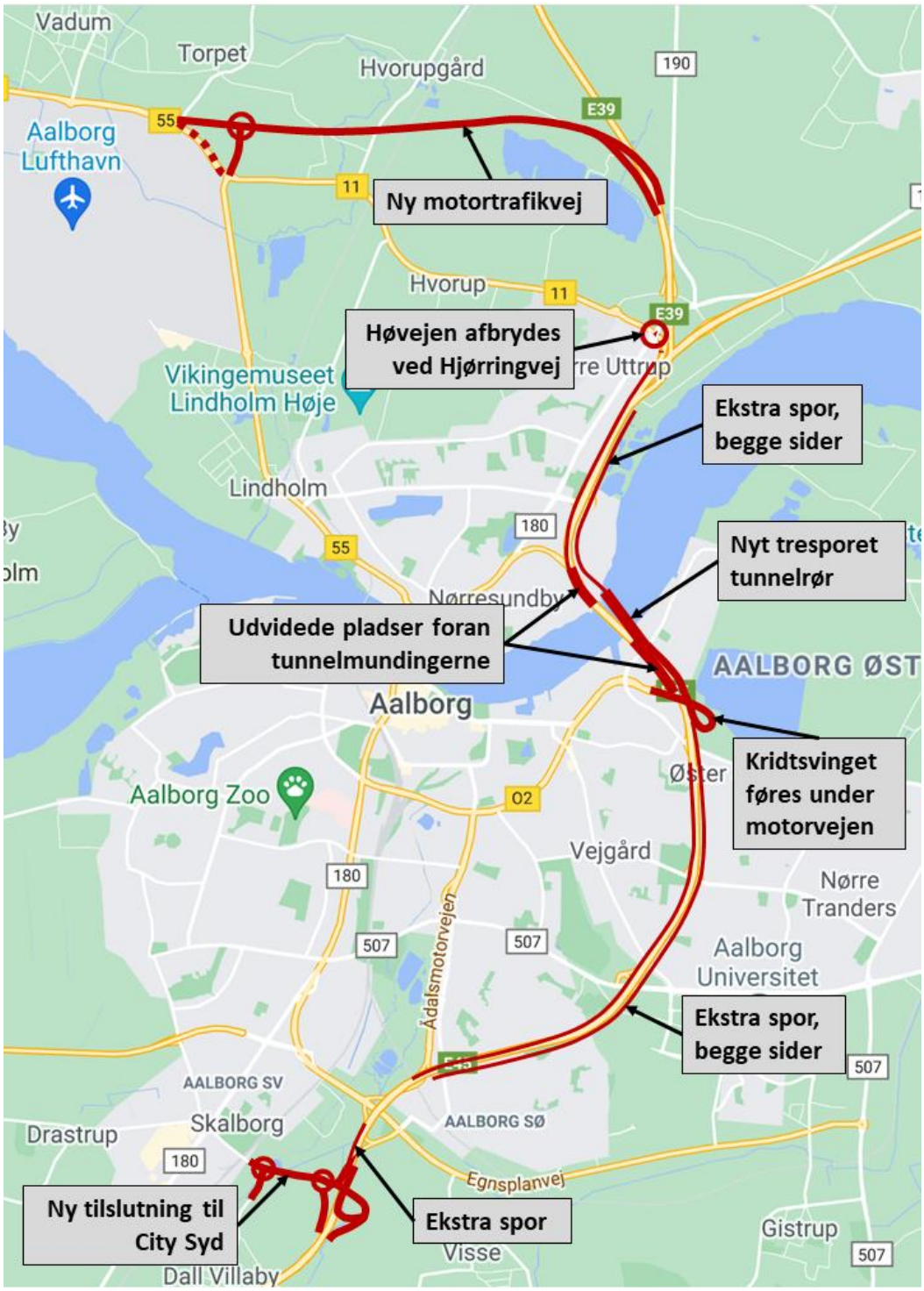
Egholmlinjen skal forkastes, og al fokus bør rettes imod en opgradering/udvidelse den eksisterende E45 linjeføring. Folketinget bør medvirke til at dette (eller andre) alternativer bliver undersøgt, i det mindste med en trafikøkonomisk analyse.

Den udvidede E45-løsning

Limfjordstunnelen (LT) har i nu over 50 år være den absolut væsentligste fjordkrydsende forbindelse og den, som flest trafikanter foretrækker at benytte. Det skyldes ikke mindst de mange borgere nord for fjorden, der skal til og fra arbejde. De store virksomheder, institutioner, skoler, osv. i Aalborg Centrum og Aalborg Øst er som magneter for trafikken. Dette forhold understreges indirekte af VVM opdateringen. Det er derfor særdeles oplagt at gennemregne en alternativ løsning, en E45PLUS løsning, hvor følgende ændringer af vejnettet gennemføres (se figur):

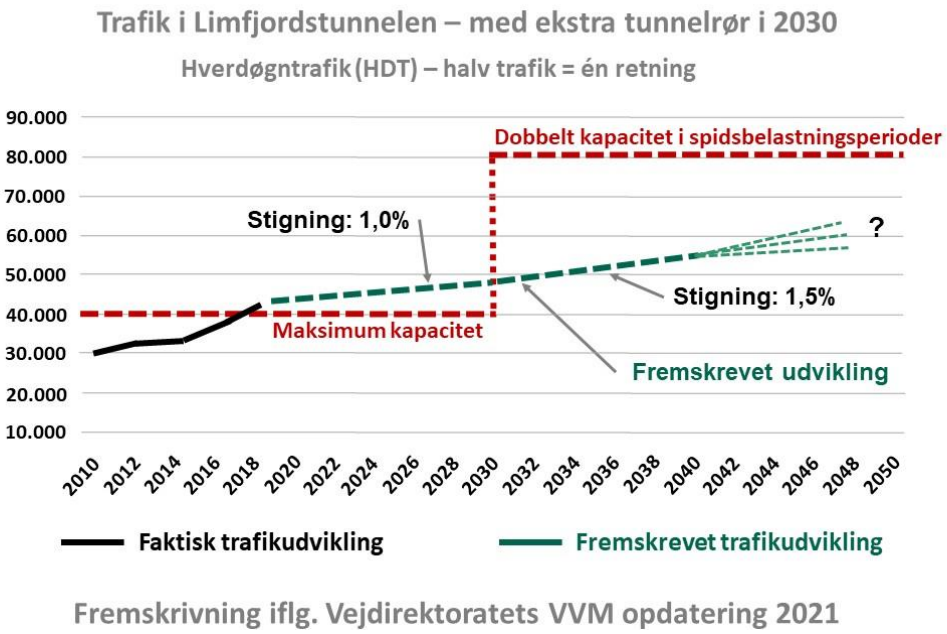
1. Nyt ekstra tresporet rør umiddelbart øst for den nuværende LT
2. Ny tilslutning til City Syd fra rastepladsen Info-teria Dall
3. Ny motortrafikvej nord for Bouet mod Vadum
4. Høvejen ind til E39 afsluttes v. Hjørringvej
5. Kridtsvingets nordgående spor føres ind under motorvejen
6. Pladserne foran tunnelmundingerne på begge sider forlænges
7. Ekstra motorvejsspor mellem krydsene v. Bouet og Egnsplanvej

Det er et selvfølgeligt krav, at dette alternativ bliver genstand for en seriøs faglig behandling.



Figur 1 – Oversigt over foreslåede ændringer ved E45 gældende fra 2030

Hvis man tilføjer et ekstra tresporet rør til LT og trafikken i det midterste rør vendes efter behov, vil kapaciteten i spidsbelastningsperioderne blive fordoblet (fra tre spor til seks spor), og almindelige kødannelser vil blive fjernet med et snuptag. Det illustreres af figur 2, nemlig afstanden mellem den grønne og den røde linje. Vejdirektoratet har i VVM2011 forudsat en stigning i trafikken på kun 1% frem til 2030 og derefter 1,5%. Dette er en ganske uforståelig lille stigning, som kræver en begrundet forklaring, men uanset stigningstakten vil kapaciteten jo være stor nok mange år frem i tiden.



Figur 2 – Konsekvensen af kapacitetsspringet ved fordobling af antal spor i myldretiden

En særlig udfordring er at få beregnet trafikken i de tre rørs ni spor i LT, når trafikretningen for sporene i det midterste rør kan vendes efter behov. Der vil typisk være tale om tre benyttede indstillinger: en normalsituation med fire spor åbne i begge retninger (et spor frit), en indstilling om morgenen med fem til seks spor åbne i sydgående retning og endelig en om eftermiddagen med fem til seks spor åbne i nordgående retning.

Som vist på figur 1 skal E45PLUS give mulighed for at det midterste rør med forstørrede forpladser, underført Kridtsving og med passende automatik kan omstilles til nord- eller sydgående trafikretningen efter behov. Det nye rør kan og bør derfor lægges umiddelbart øst for den eksisterende tunnelmunding på sydsiden, se i venstre side i figur 3. Det er vigtigt for at have fleksibilitet til at lede trafikken ind i op til seks spor, og tre rør giver en meget hensigtsmæssig udnyttelse af kapaciteten.

Figur 3 – Illustration af beliggenheden af det ekstra rør ved LT og muligt tværsnit af dette

Da røret ved sydenden næsten helt ned til midt under fjorden faktisk vil ligge på land (kridt), vil det ikke genere den eksisterende tunnel i denne ende. Ved nordenden vil det dog nok være fornuftigt at skabe lidt afstand (60-100 m) til den eksisterende tunnel. Rent teknisk er der derfor ingen væsentlige hindringer for denne løsning!

Et ekstra tunnelrør bør naturligvis have en mulig flugtvej, det vil være meget hensigtsmæssigt at ofre lidt ekstra beton og lave passagen bred nok til at den i det daglige kan fungere som en cykel-/gangsti som vist af tværsnittet til højre i figur 3. Det vil være bekvemt for rigtigt mange og utvivlsomt noget, som mange vil tage imod med kyshånd, nu hvor cyklisme vinder kraftigt frem.

Et projekt med et ekstra tunnelrør kan hensigtsmæssigt planlægges, så en samlet opgradering sker gradvist. En udvidelse af E45 motorvejen indebærer at ekstra spor i begge sider syd for Limfjordstunnelen på et tidspunkt skal udføres, men det vil netop være genstand for en nøjere tidsmæssig vurdering. Et par fra-/tilkørsler er udfordret og skal forbedres, men to+to spor på motorvejen vil være tilstrækkelige i mange år endnu. Til en start kan det sædvanlige nødspor eventuelt udnyttes i visse perioder og på særlige strækninger, så en tosporet motorvej med nødspor kan udnyttes som tre spor, en tresporet som fire spor, osv.

Tunnelrøret vil ikke koste mere end tunnelen ved Egholm, omkring 2,8 mia. kr., og bør anlægges først, men andre dele kan udføres samtidigt eller efterfølgende i nøje fastlagte trin i takt med behovet. Prisen for sådanne ekstra forbedringer vil være småbeløb i forhold til selve tunnelrøret.

VD sagde på borgermødet 24. marts 2021 og bekræftet på side 17 i opsamlingsnotatet, at et ekstra rør ved Limfjordstunnelen med ”omfattende ombygning af E45 i området omkring Limfjorden” vil koste 4 mia. Der er således rigtig god økonomi til at alle nødvendige ændringer kan gennemføre og at andre passende forbedringer kan vurderes også. Det gælder således i særlig grad markant forbedrede støjskærme.

Myndighedernes forældede og misvisende udtalelser

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker i VVM2011 høringsnotatet, at ”det anses for tvivlsomt, om forslaget til et ekstra tunnelrør med reversibel trafik i midterste rør kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik”. Det må betragtes som en særdeles overfladisk udtalelse, som kræver en dybere begrundelse. Der er jo vedrørende robusthed ikke ændret væsentligt i den mellemliggende tid. Faktum er, at et ekstra rør med reversibel trafik i midterste rør vil give en meget væsentlig kapacitetsforøgelse (fra tre spor til seks spor) i myldretiden.

I det ti år gamle høringsnotatet til VVM 2011 stod der: ”Vejdirektoratet har foretaget en skitsemæssig optegning af den foreslåede løsning (i relation til et ekstra tunnelrør) ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning. Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning”. Som anført ovenfor skal visse andre forbedringer foretages, men at påstå, at det ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning må betegnes som en særdeles overfladisk betragtning. Der er jo kun tale om relativt små tekniske

udfordringer, som naturligvis skal udformes efter gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder. En ny og opdateret forklaring kræves!

I VVM 2011 udtaltes også: ”Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsvurderinger i en 2020-situation af en tunnelløsning med i alt 9 kørespor, og med en forudsat trafikstigning svarende til normalvækst-scenariet. Trafikken i tunnelen er retningsmæssigt fordelt således, at den sydgående/nordgående trafik om morgenen er fordelt med hhv. 61/39% af den samlede trafik. Om eftermiddagen er den sydgående/nordgående trafik fordelt med hhv. 41/59% af den samlede trafik. De kapacitetsmæssigt kritiske situationer forekommer for trafikken i myldretiden i den mindst belastede retning, hvor der kun er 3 spor til rådighed. Aktuelt er det for den sydgående trafik i eftermiddagsmyldretiden. En kapacitetsberegning, hvor der er taget højde for trafikkens sammensætning (andel af lastbiler) og den aktuelle lange stigning mod syd, viser, at der i 2020 vil være en kapacitetsudnyttelse på ca. 84%.”

Denne udtalelse blev altså i høringsnotatet brugt som en kritik af at anlægge et ekstra tunnelrør på basis af en ganske uhørt forenkling af forholdene. Der foreligger jo nu mere præcise beregninger opdelt på meget mindre perioder, hvorfor en konkret databaseret redegørelse efterlyses. I citatet henvises også til stigningen sydpå ved tunnelen, men denne strækning er jo netop i mellemtiden forbedret med et ekstra spor.

VD har i opsamlingsnotatet fra borgermødet 24. marts 2021 på side 8 svaret med følgende udtalelse: ”En større trafikal stigning i Limfjordstunnelen vil uundgåeligt lede til mere trængsel, og dermed mere tabt tid for trafikken på E45. Det vil samlet set skabe grobund for større tidsgevinster ved en Egholmlinje og dermed bedre samfundsøkonomi. Da det ikke er modelberegnet, er der selvfølgelig en usikkerhed, men umiddelbart er det derfor forventningen at yderligere trafikal stigning på E45 end de 1%, vil indebære større trafikale gevinster ved Egholmlinjen.”

Sammenhængen i trafikken mellem de to linjer er naturligvis kendt, men dette benyttes jo her som argumentation for, at opnåelse af uudnyttet kapacitet ved Limfjordstunnelen og være en samfundsøkonomisk fordel for Egholmforbindelsen. Det er da en fuldstændig bagvendt argumentation og bekræfter i stedet lige præcis det modsatte, nemlig at Egholmlinjen slet ikke har den ønskede værdi.

Kaj A. Jørgensen
[redacted]
[redacted]

Vedrørende 3. Limfjordsforbindelse

Høringssvar angående udkast til anlægslov

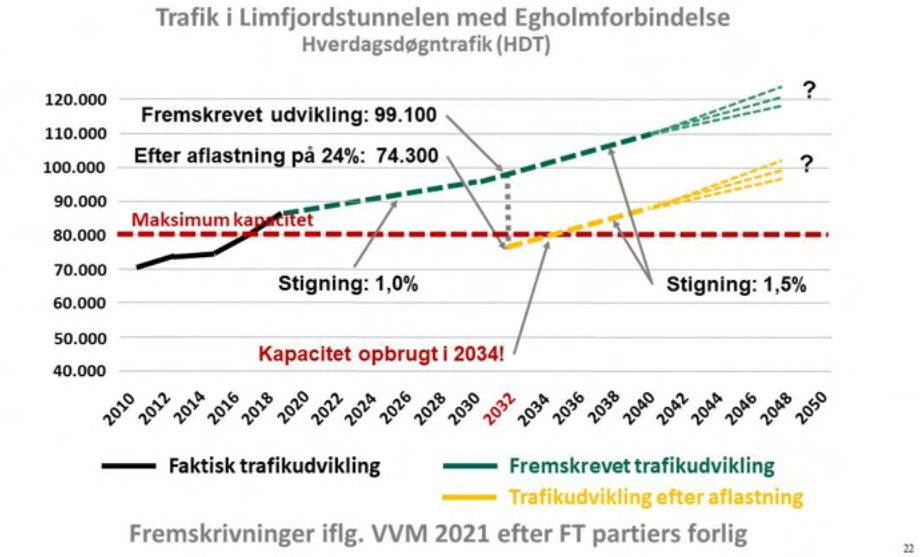
Så vidt vides er det ulovligt at fremsætte en anlægslov, hvis der er fejl i grundlaget. I flg. udkastet til loven er VVM2021 grundlaget og dette er fejlbehæftet og mangelfuldt. Lovforslaget skal udsættes indtil et fyldestgørende og retvisende grundlag er tilvejebragt.

De afdækkede fejl og mangler omhandler en lang række forhold, men dette høringssvar berører primært de nedennævnte trafikale og økonomiske forhold.

Resumé: Egholmmotorvejen vil med stor sandsynlighed give et enormt stort samfundsøkonomisk tab og slet ikke løse det ønskede trafikale behov. Den trængsel, der i flere år har været ved E45 vil vokse og vedblivende være der selv efter den påtænkte Egholmmotorvej bliver åbnet.

Trafik og samfundsøkonomi i VVM2021

VVM2021 udarbejdet af Vejdirektoratet (VD) viser tydeligt, at en Egholmmotorvej (EHM) ikke løser problemerne vedrørende trafikken ved Aalborg på tværs af Limfjorden. Den trafikmængde, der fjernes fra E45 og flyttes til EHM, er alt for lille. Beregningerne er udført ved hjælp af den såkaldte Landstrafikmodel (LTM) og viser en aflastning af Limfjordstunnelen (LFT) på kun ca. 24%, så det dokumenteres tydeligt, at trafikanterne nord for fjorden foretrækker E45 som mål for deres ture, nemlig overvejende de der skal til og fra arbejde. De store virksomheder, institutioner, skoler, osv. i Aalborg Centrum og Aalborg Øst er som magneter for trafikken. Regionens og kommunernes forvaltninger har faktisk vidst det i mindst 15 år!

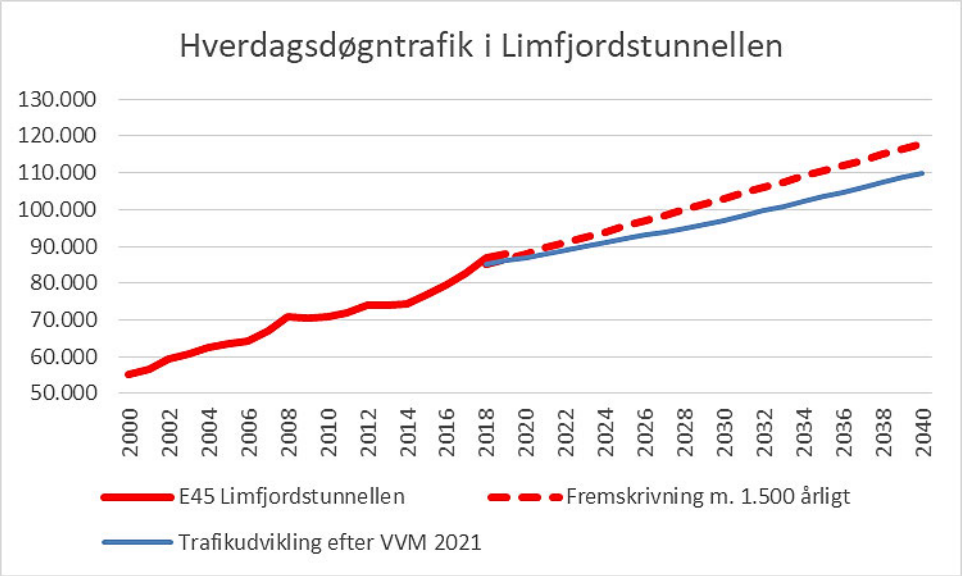


EHM forventes først færdig i 2032 og omkring ved den tid vil LFTs kapacitet være overskredet, hvilket de trafikale fremskrivninger i VVM'en dokumenterer. Køerne vil starte nogenlunde på det tidspunkt og uden tvivl vokse, som vi har set det de sidste mange år. Dermed er EHM helt nytteløs for samfundet. Hvor vanvittigt kan det være, når man tænker på anlæggets omfang og anlægsprisen på 7 mia. kr. og med et estimat om absolut marginal samfundsøkonomisk værdi. Det er jo et kæmpemæssigt spild af ressourcer, når det forudsættes at EHM skal være dimensioneret til varetagelse af trafikken 50 år frem!

Datagrundlaget for Landstrafikmodellen

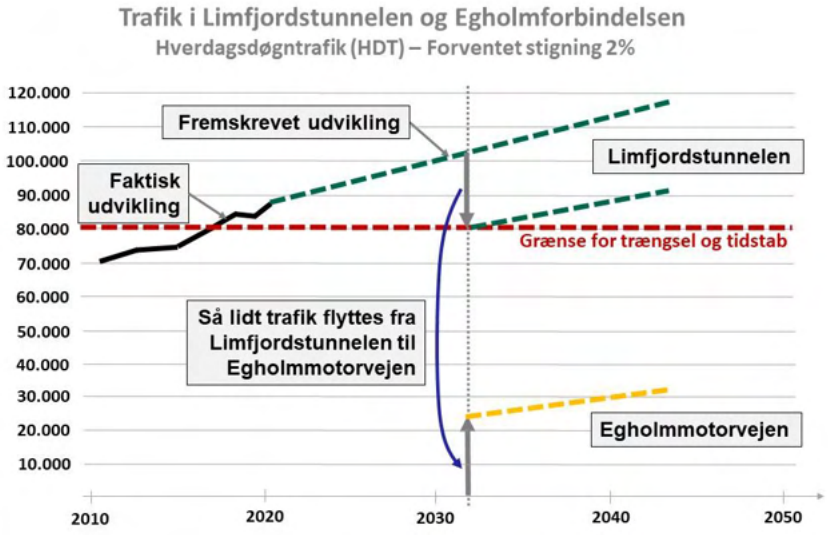
Sagen er faktisk meget mere alarmerende, for grundlaget er tvivlsomt eller sandsynligvis direkte forkert. Data til brug ved LTM er sammensat fra flere forskellige kilder og er kalibreret og verificeret for udviklingen i hele landet og resulterer i, at trafikken i Nordjylland, specielt Aalborgområdet, antages at stige med 1% frem til 2030 og derefter med 1,5%. Disse værdier er så brugt som forudsætning for beregningerne med LTM for de enkelte vejstrækninger, herunder EHM og de tilhørende veje.

LTM er det hidtil bedste værktøj, vi har for disse beregninger, og modellen stemmer nu generelt godt med virkeligheden. Tidligere versioner, som også har været brugt til valg af infrastrukturprojekter, var behæftet med ret store fejl, hvilket kan have givet anledning til forkerte beslutninger. Et væsentligt forhold, som nu er forbedret markant, er at døgnet nu er inddelt i 10 perioder (tidsbånd), så de velkendte udsving i trafikken bliver beregnet mere nøjagtigt. Netop dette forhold har bevirket, at trafikmønstret i VVM2021 er markant anderledes end i tidligere beregninger og f.eks. som anført i VVM2011, hvor aflastningen af LFT angiveligt var meget større. Den aktuelle version af LTM (v. 2.3) kan altså være acceptabel, men hvis datagrundlaget ikke er i orden, vil beregningsresultaterne jo alligevel blive forkerte.



Den faktiske trafikstigning de sidste tyve år er målt til 2,4% og senest dokumenteret med aktuelle målinger, eksempelvis med tallet for hverdagsdøgntrafik i LFT pr. 23. september 2021 på 86.231 køretøjer, hvilket er rekord. De seneste par års særlige forhold ser altså ud til at fastholde stigningstakten. Det er derfor åbenlyst, at VVM'ens fremskrivning på 1% er for lav og en lokal tilpasning er nødvendig.

Der er faktisk gode grunde til at tro, at lokale forhold kan skævvride i uvis grad. Forholdene omkring Limfjorden og forbindelserne over fjorden er et eksempel på, at det generelle grundlag for fremskrivning af trafikken ikke passer i dette område. Geografien er jo afgørende anderledes end for de fleste andre områder i landet. Motorvejene E45 og E39 giver et godt grundlag for forholdet mellem arbejdspladser og arbejdstagere, hvor udviklingen har vist, at mange nye virksomheder, institutioner, mv. placerer sig syd for fjorden og tiltrækker mange, også nordenfjords. Omvendt vil virksomheder nord for fjorden være udfordret, hvis der er trængsel ved LFT. I områder med et mere udbygget vejnet, er der flere muligheder for at vælge alternative ruter, men det er der ikke i tilknytning til E45. Trafikanter, der ønsker at kompensere for trængslen, vil derfor typisk justere på starttidspunkterne, og det giver en vis spredning af spidsbelastningerne. Men det betyder samtidigt, at trængslen i virkeligheden er større end målingerne giver udtryk for.



Hvis trafikstigningen alternativt sættes til 2% vil trafikken på E45 lige akkurat nå ned på nul i åbningsåret 2032, og derefter vil trængslen igen begynde at stige. Ikke nok med at antagelserne i VVM2021 er usikre og stigningen faktuelt er endnu højere, men konsekvenserne er jo særdeles alarmerende. Der er særdeles gode grunde til at slå fast, at EHM ikke har nogen trafikal værdi. Tværtimod vil den straks efter åbningen påføre trafikanterne på E45 nye tidstab i form af trængsel. Altså det modsatte af hensigten.

Fremskrivningerne af trafikken efter 2032

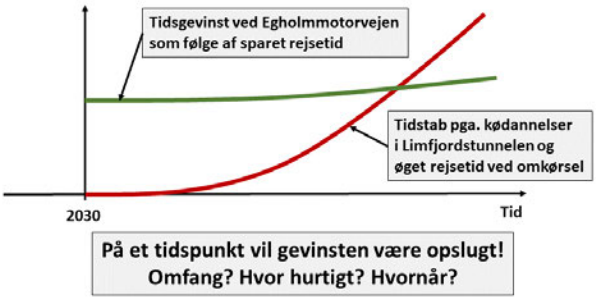
Tidstabene vil vokse til betydeligt niveau, for endnu en væsentlig fejl kan afsløres. Fremskrivningerne efter 2032 er forkerte. Som nævnt er den generelle stigning i trafikken efter 2030 bestemt til 1,5% og VD har ikke lavet særskilte analyser af kødannelserne efter åbning af EHM men udtaler, at "modellen forudser at trafikken stadig vil være under 2019-niveauet efter 2040" (citat). De løbende trafikmålinger har vist, at der allerede i 2014 skete begyndende kødannelser, og pga. de uhensigtsmæssige tilslutninger tæt ved tunnelmundingerne skete det allerede ved en hverdagsdøgntrafik på ca. 75.000 køretøjer. 2019-niveauet vil altså indtræffe mange år før, så VDs udtalelse holder ganske enkelt ikke! Selv om EHM bliver anlagt vil LFT ikke på noget tidspunkt blive fri for trængsel; den vil givetvis vokse og give stadigt stigende tidstab for mange.

Tidstab og tidsgevinster er to sider af samme sag. Tidstab opstår, når trafikanter bliver forsinket, mens tidsgevinster omvendt fremkommer, når trafikanter kan komme hurtigere frem. De samfundsøkonomiske analyser, der bliver brugt i ministeriets infrastrukturprojekter, fremhæver i særlig grad tidsgevinster som begrundelsen for et projekts værdi. Man fokuserer på, at en ny vejs placering på afgørende måde bør vise, hvordan de løbende tidsgevinster i den betragtede periode på 50 år opvejer anlægsomkostningerne.

For EHM viser VVM2021, at tidsgevinsterne pga. den forholdsvis ringe benyttelse af EHM er små, så de kun lige netop opvejer anlægsomkostningerne. Der er simpelthen ikke tale om nogen samfundsøkonomisk begrundelse for projektet. Hvis man tilmed

som anført ovenfor ændrer passende på forudsætningerne, bliver projektet endnu ringere. En større stigning i trafikken vil som nævnt betyde, at trængslen på E45 ved LFT bliver større end antaget og det afledte tidstab vil gradvist udhule eller endog overstige tidsgevinsterne ved EHM.

Tidsgevinst ved Egholmmotorvejen og tidstab ved Limfjordstunnelen



Hvis man eksempelvis antager, at 5000 trafikanter hver dag om morgenen og ligeledes om eftermiddagen i myldretiden taber 2 x 10 min i gennemsnit til en pris på 250 kr. pr. time (VD: erhvervskørsel regnes til 630 kr./t og anden kørsel 154 kr./t) betyder det et værditab på ca. 400.000 kr. pr. dag eller på et arbejdsår omkring 80 mio. kr. Til sammenligning regnes brugergevinsten ved EHM at være omkring 125 mio. kr. pr. år. Det angivne tidstab i eksemplet udgør altså 2/3 af tidsgevinsten, hvorfor EHM i givet fald vil give et enormt samfundsøkonomisk tab!

Flere andre forudsætninger er også angribelige

En del andre forudsætninger kan også være kritiske og yderligere mindske samfundsværdien.

Eksempelvis opererer man med den antagelse, at restværdien af et anlæg ikke forringes over de 50 år, og det er i alvorlig grad diskutabelt. Det kan forsvares at vejanlæg generelt vedligeholdes i et omfang, så standarden bevares, men det er vel ganske usikkert, om det også gælder for et tunnelanlæg, der jo ligger under vand, og dermed stort set kun kan vedligeholdes indvendigt. For netop LFT har der gennem tiden været adskillige omfattende, uforudsete og dyre behov for ekstra vedligeholdelse. Det tilsvarende kan ske for tunnelen ved Egholm. Enten skal restværdien sænkes svarende til den reelle værdi eller også skal vedligeholdelsesomkostningerne stå i realistisk forhold til sandsynligheden for uforudsete behov.

Yderligere gælder, at CO2 belastningen for anlægsfasen ikke er medtaget. VD har beregnet denne til 270.000 ton og med en pris på 1500 kr./t repræsenterer det ca. 400 mio. kr. Det er i dag utilstedeligt, at dette bidrag ikke er indregne.

De gældende regler for vurdering af støjforholdene for omgivelserne ved EHM er generelt ude af trit med de standarder, det gælder i mange andre lande og som WHO anbefaler. Det betyder, at værdisætningen af støj er alt for lav, og de bør genberegnes

ud fra kendte videnskabelige støjberegningsmetoder og der bør fastsættes mere rimelige modeller for grænseværdier for menneskers støjpåvirkninger. Det gælder specielt vedrørende påføring af ny støj.

Beskyttelsen af drikkevandsområderne ved Drastrup og Lindholm er langt fra tilstrækkelig, når regnvandsbassinerne ved afløb fra motorvejen kun er dimensioneret efter 5-årshændelser. Der er desuden slet ikke taget hensyn til, at forurenende partikler fra køretøjerne påviseligt vil spredes ud over traceen.

Værdien af naturtab er heller ikke indregnet.

Det er ganske utilstedeligt, at disse forhold ikke er behandlet ordentligt og tilbundsgående inden projektet besluttes endeligt.

Efterskrift

Som det fremgår af ovenstående, er der noget helt galt, når forslaget til EHM bliver søgt fremmet fra politisk side. Det er skandaløst, at et så dårligt projekt i infrastrukturforliget kan opnå støtte, når der ikke sker en mere seriøs behandling. Denne type projekter er jo kendetegnet ved at have en ret høj grad af kompleksitet, ikke mindst pga. den lange tidshorisont. De bør derfor undergå meget mere helhedsorienterede uvildige betragtninger og basere sig på fagligt velfunderet planlægning svarende til de processer, som praktiseres i andre lande, f.eks. Sverige.

Forslaget til EHM har overhovedet ikke været underlagt aktuelle vurderinger ift. disse krav. Man har fra politisk side blot taget et ti år gammelt forslag (hovedsageligt fra VVM2011) og ukritisk genbearbejdet dette uden at skele til aktuelle forudsætninger og uden at sammenligne med andre mulige alternativer. Der findes flere muligheder som også er billigere, men man har bevidst forhindret, at de blev vurderet i bare nogen grad.

Uvildige opinionsundersøgelser har desuden vist, at kun ca. 1/3 af borgerne i Aalborgområdet støtter EHM, mens et absolut flertal ønsker en udbygning ved E45 som selvfølgeligt alternativ. De nordjyske borgmestre, Aalborg byråd og regionsrådet er således helt ude af trit med lokalbefolkningen. Det senest afholdte byrådsvalg i Aalborg kommune understregede med stor tydelighed denne ulighed.

Det er jo fatalt forkert og totalt mangel på respekt for forvaltning af samfundets midler. Mange fagligt kompetente kritikere har påvist fejl og mangler ved EHM projektet og fremkommet med gennemarbejdede alternative forslag, men de er bare fejet til side uden ordentlige begrundelser. Overordnet har politikerne undladt at forsvare deres handlinger og, når det er sket, har det som regel være med misvisende eller useriøse udtalelser og uden at give muligheder for dialog. Gentagne gange er andres synspunkter blevet latterliggjorte.

Man kan med stor rimelighed spørge, om VD ikke burde være uvildig? Det er da forventningen hos mange. I stedet virker det til, at VD helt agerer efter ordrer fra ministeren/ministeriet i disse sager og kun har til opgave at forsvare EHM-projektet. Der burde etableres er uafhængigt fagligt organ på transportområdet, så langt mere tillidvækkende processer kunne gennemføres, og sådan at politikerne ikke bare kan

træde gennemarbejdede forslag under fode ud fra kortsigtede og snæversynede betragtninger.

Nørresundby 31.12.2021/HAS

Høringssvar vedr. anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Bestyrelsen for Kano og Kajakklubben Limfjorden fremsender hermed høringssvar vedr. anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse.

Kano og Kajakklubben Limfjorden er en klub med knap 300 aktive medlemmer. Heriblandt både motionsroere i alle aldre og konkurrenceroere som er aktuelle i landsholdssammenhæng.
Klubben har farvandet nord for Egholm og Lindholm Å som dagligt rovand, og klubbens medlemmer roer dagligt i områderne. I sommerhalvåret roes desuden i farvandet syd for Egholm.

Klubben er primært interesseret og bekymret på to områder.
Dels klubbens adgang til rovandet, dels sundhedsrisikoen under og efter anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Herudover finder vi det mangelfuldt, at de mere end en halv snes vandsportsklubber (ro-, kajak-, surf-, båd- og sejlklubber) der findes i det vestlige Aalborg/Nørresundby ikke indgår i rapportens oversigt over rekreative interesser i området.

Adgangsforhold til rovand
Vi er bekendt med at der planlægges betydelige anlægsarbejder både nord og syd for Egholm samt ved Lindholm Å.

Klubben ønsker derfor oplyst om og i givet fald i hvilket omfang der vil blive restriktioner på medlemmernes adgang til at ro i farvandet nord for Egholm samt Lindholm Å. Dette gælder såvel i anlægsperioden som efter en mulig færdiggørelse af anlæggene.

Sundhedsrisiko
Det er almindeligt kendt, at området hvor den 3. Limfjordsforbindelse er planlagt at nå land på nordsiden af Egholm er gammelt deponi for affald af mangeartet og ikke fuldt klarlagt oprindelse. Det er desuden på det seneste blevet afdækket, at der i områderne vest for den projekterede forbindelse nord for Egholm er konstateret høj forekomst af PFAS.
I et farvand med østgående strøm giver disse forhold anledning til bekymring om en øget sundhedsrisiko ved færdsel i farvandet efter anlægsarbejderne.

Derudover giver asbest-problematikken anledning til særlig bekymring. En række artikler og indlæg i lokale medier henover sommeren og efteråret har dokumenteret, at Vejdirektoratets kortlægning heraf er mangelfuld.

Klubben finder ikke, at VVM-redegørelsen fra 2021 i tilstrækkelig grad belyser disse forhold.
Klubben ønsker derfor en større sikkerhed for at klubbens medlemmer fortsat kan færdes i farvandet uden sundhedsrisiko forårsaget af øget forurening på grund af anlæggelsen af 3. Limfjordsforbindelse.
Som vi ser det vil dette nødvendiggøre yderligere undersøgelser.
Undersøgelser som skal gennemføres forinden anlægsarbejderne kan igangsættes.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen for Kano og Kajakklubben Limfjorden
(Bestyrelsens medlemmer fremgår omstående)

Foreningens navn:
Kano og Kajakklubben Limfjorden
CVR-nummer: 20374497

Foreningens hjemmeside:
www.kajakklubben.dk
E-mail: info@kajakklubben.dk

Bestyrelsen for Kano og Kajakklubben Limfjorden

Formand:
Navn: Jens Sørensen
Adresse: Blegkilde Allé 55 st. tv,
9000 Aalborg
Næstformand:
Navn: Flemming Jensen
Adresse: Parasolhatten 5,
9260 Gistrup
Kasserer:
Navn: Henrik A Sørensen
Adresse: Tyge Brahes Vej 42, st.
9000 Aalborg
Medlem:
Navn: Jack Højen Kristensen
Adresse: Lundøvej 1E,
9400 Nørresundby
Medlem:
Navn: Morten Krantz
Adresse: Visborggårdvej 8,
9200 Aalborg SV
Medlem:
Navn: Lone Pedersen
Adresse: Kvisten 26,
9260 Gistrup
1. Suppleant:
Navn: Kent K. Klitgaard
Adresse: Kastetvej 54 st. tv,
9000 Aalborg

Der er mange argumenter mod en motorvej over Egholm !

En stor del af den påtænkte linieføring ligger på lavbundsjorde.
Prisen for Egholm-forbindelsen vil eksplodere.

Bare spørg Aalborg kommune om hvordan prisen og besværet accelererede, da Egnsplanvej til det nye Supersygehus skulle bygges.

Det der gør Aalborg værd at leve i er Vestbyen med ro- og kajakklubber, friluftsbad og lystbådehavne.

Alt dette vil man sætte over styr og pakke ind i en støjkulisse fra en påtænkt motorvej over Egholm.

Det må ikke ske !

Hvis regeringen mener noget som helst med den grønne omstilling,
så skal Egholm-motorvejen droppes!

Udnyt at corona-epidemien har ændret borgernes bevisthed væk fra asfalt over mod natur-oplevelser.

Borgmester Thomas Kastrup-Larsen var oprindelig mod Egholm-forbindelsen.

Argumentet for holdningsændringen er: ”At vi er nødt til at pege på éen løsning for at få noget gennemført”.

Det blev så desværre Egholm-løsningen og altså valgt på et meget tyndt og tvivlsomt grundlag.

Vælg i stedet den billigere City-tunnel-løsning, der er foreslået af
trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, AAU, civilingeniør.

Denne løsning vil gavne trafikken fra både E39 og E45 til forskel fra Egholmmotorvejen, der kun fanger trafikken fra E39.

Desuden vil morgentrafikken mod Aalborg city bruge den nye tunnel og dermed ikke fylde op i den eksisterende tunnel.

Altså en fordobling af kapaciteten til den halve pris.

Derfor: Drop Egholmmotorvejen og sats på en city-tunnel-løsning, der både er bedre og billigere.

Karen K. Christensen

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm? Tak, men nej tak!

Jeg vil på det kraftigste opfordre politikerne til at stemme nej til en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby.

Jeg er **alvorligt bange for de store konsekvenser**, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået **andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper**, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass tunnelen), eller at lave en City tunnel eller en Ådals tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et **kæmpemæssigt demokratisk problem.**

Jeg vil uddybe dette ved at se på seks væsentlige problemstillinger:

- **Asbest**
- **Støj**
- **Rekreative områder**
- **Bynær natur**
- **Økonomi**
- **Demokratiet**

• Asbestdeponi

Det er **kendt og bevist**, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som **asbestdepoter**. Disse depoter var tænkt at skulle ligge for evigt forseglet i jorden, og asbesten, mente man, ville dermed ikke være skadelig. Dengang vidste man nok ikke bedre.

På Nørresundby siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område, som tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og **tagplader**. Gå en tur rundt i byen og hør her, hvor mange, der har kørt deres asbesttage herud i forbindelse med renovering af husene. Det er ikke få.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbeststøv.**

De mennesker, der bliver ramt, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Benny Engelbrecht. Det er et arrogant svar, du gav i Folketinget, landets højeste talerstol, da du svarede Susanne Zimmer med, at du er sikker på, at der ikke vil blive fundet **enhjørninge**, når man graver i området. Nedladende, latterliggørende og arrogant, men også et tydeligt bevis på, at der mangler saglighed i denne sag.

Asbesten er der! Aalborg kommune har i løbet af det seneste år, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten ligger frit. Desuden er man begyndt at samle de stumper af tagplader op, som dukker op på stranden.

Børn, der legede i området i 80'erne og 90'erne beretter nu som voksne om, hvor sjovt det var at smadre eternitpladerne, der lå der, og bruge dem bl.a. til at slå smut med.

De mennesker, der har lungehindekræft eller er pårørende til dem, der er døde af lungehindekræft, **fortjener respekt!**

Og vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, **fortjener at blive taget alvorligt,** når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

- **Støjproblemer**

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at **det blæser** meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den **larm**, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den larm vil blive **båret ind over vandet** og give **betydelige gener** og have store **sundhedsmæssige konsekvenser** i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

Og nej det er ikke gjort med støjdæmpende asfalt og el biler. Hvis bilerne kører med motorvejsfart, er det dækstøjen, der udgør det største problem.

I forvejen er Aalborg den **mest støjplagede storby** i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerligt støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte kar sygdomme og kræft.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, bliver vores by klemt inde mellem to støjende motorveje, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

- **Rekreative områder for byens beboere**

På begge sider af fjorden og på Egholm er der nu **bynære rekreative områder**, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpeste områderne.
Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO_2 **ansvarligheden**, hvis man vi have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

- **Bynær natur**

På Egholm er der i dag en helt unik natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000 område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter. Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes. Motorvejen kommer til at gå lige op ad området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Det er en gave for en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen, og gå i land i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

- **Økonomi og effekt**

Vi er nødt til også at se på **økonomien** i denne sag. I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at 'vende' trafikken med lys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm forbindelse er estimeret at koste staten **7,2 mia kr.** (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje.

- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass tunnelen), som koster ca det halve, nemlig **ca. 3,6 mia kr.** og en City tunnel, som ligeledes kobles på den nuværende motorvej.

Når man så ser på, hvilken **effekt** en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

- Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%

- Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står man så igen i den samme situation, som vi har nu.

Her er der brug for at stoppe op og tænke sig godt om! En dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt. Hvordan kan det blive det rigtige valg?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre og billigere!
Og det vil være relevant at bruge de sparede penge eller nogle af dem på **at lave støjdæmpende løsninger**, der får stor betydning for de mennesker, der i dag lever med støj fra motorvejen, der langt overskrider grænserne for, hvornår **støj er sundhedsskadelig.**

Det er vores alle sammens skattepenge, og vi beder om, at de bliver brugt på den allerklogeste måde!

• Demokratiet

Sidst, men ikke mindst, vil jeg pege på nogle demokratiske problemer, der er kommet frem i denne proces.

Vi har en trafikminister, der nedgør og latterliggør den utryghed, der er i forhold til de dødsensfarlige asbestdepoter.

- Desuden forsøger han nu at **besværliggøre vores mulighed** for at lave ordentlige, velbegrundede høringssvar ved at lave en helt utroligt kort proces på EN måned, som oven i købet ligger hen over julen. (Stor tak, Benny Engelbrecht, fordi du har givet os noget vigtigt at arbejde med i vores ferie, hvor vi ellers kunne have været sammen med familien og ladet op til en hurtigtgående hverdag igen lige om lidt). Det er uanstændigt!

- Det er beregnende og arrogant at lukke høringsfristen dagen efter, at det nyvalgte byråd har haft mulighed for at træde sammen. Der er altså ikke tid til en demokratisk proces med grundig debat.

- Men værst er, at han nu vil tilsidesætte alle muligheder for flere protester ved at *'regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange'* for at *'sikre fremdrift i projektet'.* Det er en demokratisk katastrofe

Vi har en kommunal beslutning uden borgerinddragelse. Flere meningsmålinger viser, at et flertal af borgerne i Aalborg er imod en linjeføring over Egholm, men byrådet fastholder alligevel deres indstilling og nægter at lave en folkeafstemning. Vi forstår ikke, hvad begrundelsen er for at fastholde en forældet løsning, der ikke løser de kapacitetsproblemer, der er.

Vi har en kommune, der manipulerer, truer og betaler for en bestemt løsning.
I Aalborg har vi en kedelig forhistorie med **korruption og magtmisbrug**, og den er desværre ved at tegne sig igen. Aalborg er igen på vej ud over kanten ift. udbygningsplanerne, hvor der er krævet modydelser for byggetilladelser, og ift. højt placerede embedsmænd og politikere, inklusive borgmesteren, som har misbrugt kommunale midler til egen fordel.

Denne kommune har sammen med nogle af de nordenfjords kommuner lavet **'Aalborg-alliancen'**. En slags musketer ed, hvor der blandt politikerne og erhvervsfolk er givet håndslag på at ville arbejde for vækst i Nordjylland. En alliance, man som virksomhed kan tilslutte sig og dermed få kommunale fordele.
Et af punkterne i grundlaget for Aalborg-alliancen er, at medlemmerne støtter den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det efter alliancens mening vil øge erhvervslivets vækst. Det opfattes som manipulerende, at der kun kan arbejdes for denne ene limfjordsløsning.

Gennem **Arbejdsformidlingen** er de ledige blevet præsenteret for en reklamevideo, som de har været eller følt sig tvunget til at forholde sig positivt til, hvis de vil i betragtning til jobs. Det er at opfatte som trusler.

Aalborg kommune har lovet **selv at skyde 600 mill. kr. i** motorvejsprojektet over Egholm. Begrundelsen var at sætte skub i processerne og få politikerne på Christiansborg til at forstå, HVOR gerne vi vil have den forbindelse. Det er et spørgsmål, om det overhovedet er lovligt at få en kommune til selv at betale for statslige opgaver det er i alle tilfælde uanstændigt at bruge 600 mill. af skatteydernes kroner, som skal tages fra alle de hårdt pressede velfærdsområder.

Vi har en VVM-proces, der skriger til himlen. Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret.
Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået.
Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Man har valgt KUN at lave en VVM undersøgelse af Egholm forbindelsen. Man har i opdraget valgt at udelade de alternative muligheder.
Det tyder igen på en skin proces. Desværre!

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

BALANCE I REGNSKABET

Det er nødvendigt at se motorvejsnettet i et større perspektiv, for hvad er det **EGENTLIG**, man vil have ud af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm?

- Ofte nævnes trængselsproblemer i tunnellen, men i virkeligheden drejer det sig kun om to myldretider morgen og eftermiddag, hvor man kan risikere forlænget køretid. Forskere har beregnet øgede køretider, der på nuværende tidspunkt er på **op til 8 minutter i myldretiden**. Dette problem ville let kunne løses med et ekstra tunnelrør, som er en langt billigere løsning end Egholm forbindelsen, eller en Ådals tunnel eller en City tunnel, som er de senest fremkomne forslag.

Det kan altså ikke være grunden til at vælge den dyreste forbindelse til 7 mia kr.

- Drejer det sig om at komme hurtigere frem til Jammerbugt og Hjørring? En Egholm forbindelse vil blive koblet på E39, som går til de tyndt befolkede områder, og hvor der er meget lidt trafik. I så fald må man se på, at den vundne tid drejer sig om ganske få minutter.

Det kan ikke være grunden til at bygge en forbindelse til mere end 7 mia kr. i stedet for en af de billigere løsninger.

Så hvad er den virkelige grund? Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

En musketer ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben?
En gammel beslutning, man ikke er mand nok til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Vi er nødt til at gøre op, **hvordan disse personlige projekter balancerer** i forhold til flere faktorer:

- Hvor meget koster projektet i kroner? Egholm løsningen er den markant dyreste.
- Hvor meget koster projektet i mistet værdi for alle, der bor i Aalborg Nørresundby området? Det er beskrevet ovenfor.
- Hvor meget koster projektet i værdi, som man aldrig får tilbage, i forhold til naturen og asbestforurening? Den skade, der sker, er uoprettelig.

Der er altså ikke balance, men en voldsomt stor ubalance i fordele og ulemper.

LØSNINGMULIGHED

HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelløsning med et ekstra tunnelrør (Bypass tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen
- Eller etablere en City tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel og koble den på motorvejen nord for Limfjorden. På den måde er det kun trafikken rundt om Aalborg, der skal igennem den nuværende tunnel.
- Eller lave en Ådals tunnel, der leder en del af trafikken på E 45 under Aalborg.

Alle disse løsninger er MARKANT BILLIGERE, og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser.

Det vil give luft i økonomien til at

- overdække en større strækning af motorvejen og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til den nuværende bynære motorvej.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.
Et nej vil betyde, at der kan laves VVM undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Karen Maarup Grønning
[redacted]

Til Folketinget

Hermed min indsigelse i forhold til anlægsloven omkring Egholmlinjen og selve linjen.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Her vil jeg gøre opmærksom på, at VVM undersøgelsen ikke er fyldestgørende på flere punkter, der drejer som om konsekvenserne og udregningerne af de økonomiske udgifter. Samtidig giver Egholmlinjen generelt meget få trafikale fordele i forhold til de mange miljø- og sundhedskonsekvenser, som løsningen har.

Det drejer sig fx om:

1. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
2. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
3. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Asbestforurening

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det kommet frem gennem forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen. Samtidig vil de borgere, der bor i området potentielt blive ramt alvorligt på deres helbred også med senfølger.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen.

2. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

3. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven og VVM undersøgelsen

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger. Dette er i sig selv et demokratisk problem i forhold til beslutningsprocessen, hvor Folketinget ikke har fået forelagt de økonomiske og samfundsmæssige/klimamæssige problemer ved de forskellige løsningsmuligheder.

Anlægsloven i sig selv lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Jeg vil derfor opfordre til følgende:

- at Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

- at Folketingsmedlemmerne fastholder, at Transportministeren skal respektere borgernes demokratiske rettigheder til klager og efterprøvelse af beslutningerne. Derfor kan Anlægsloven naturligvis ikke vedtages i sin nuværende form.

Venlig hilsen

Karin Andersen

Aalborg d.22.12.2021

Den tredje Limfjordsforbindelse

Kære politikere og beslutningstagere.

Det er uacceptabelt, uartigt, udemokratisk - ja efter min mening direkte uintelligent at etablere en motorvej over Egholm. Argumenterne mod denne løsning står i kø!

Argumenter om bl.a. forbindelsens forrentning, CO-2 belastning i anlægsfasen, asbestdepoter, som Benny Engelbrecht dog mener er en virkelighed Susanne Zimmer mf. har opfundet, til trods for at Aalborg kommune har afspærret et stort område ved helikopterpladsen ved Mølholmsvej.

Men hverken Thomas Kastrup Larsen eller Benny Engelbrecht er lydhøre, de virker forhippet på at få deres navn støbt i betonen på motorvejen, i håb om anerkendelse for endelig at have løst de trafikale udfordringer ved Limfjordstunnellen. Men Egholm projektet er dateret, der er sket en hel del siden det politiske forlig i 2014, og uanset hvor mange faunabroer man bygger, bliver asfalt og beton aldrig en grøn løsning. Egholm forbindelsen har, ifølge VVM rapportopdateringen fra 2020, minimal trafikal effekt!

Det vil også klæde Thomas Kastrup Larsen og Benny Engelbrecht at følge loven, og dermed ikke lave flere VVM. undersøgelser, borgerhøringer (2011) eller trafik forlig uden **klar** lovhjemmel! Ligeledes bliver der ved et trafikforlig, enighed om at stemme for Egholmforbindelsen ved kommende anlægslov høring – før VVM opdateringsrapporten og borgerhøringen er færdig. Altså var politikkerne ikke interesseret i hverken et bliver klogere på VVM-resultatet, eller borgernes mening! - Det er, ifølge jurist Louise Faber, tvivlsomt lovligt! Ligeledes er det ulovligt at Aalborg kommune tilbyder at betale 600 mio. kr. til Egholmforbindelsen, der er ingen lovhjemmel hertil.

Jeg er imod en motorvej over Egholm af flere grunde

1. **Ødelæggende for natur og dyreliv** i de få grønne områder der er tilbage i Aalborg og Nørresundby og ligeledes Dall, Dall Villaby og Drastrup Enge – rekreative områder der dagligt benyttes af mange - mange mennesker

2. **Øget forurening, støj og trafik!** Direkte modsætning til Thomas Kastrup Larsen og regeringens ønske om at gøre Aalborg og Danmark mere grøn og miljøvenlig. - Det giver hverken logisk eller "grøn" mening at kapsle Aalborg ind mellem 2 motorveje!
   Ligeledes er vejene i Aalborg vest ikke egnet til øget trafik, især da den ny plusbus kræver sin plads.
   "Det er oplyst, at VVM – redegørelsen for Egholm ikke er baseret på 70% beregningsmodellen, men på gamle tal fra 39% modellen. Hvis dette er korrekt, har borgerne diskuteret en VVM – redegørelse som er forkert, og viser mindre negative konsekvenser af CO_2 gassernes virkning på miljøet, end Folketingets Klimaudvalg har forlangt". (Jan Nielsen 7.04.2021 – Enhedslisten).
   Drikkevand: risiko for at forurene 30% af drikkevandet i Aalborg!

3. **Størstedelen af Aalborgs industri ligger i Aalborg Ø. og Nørresundby Ø.**

   - Der er udarbejdet en overordnet plan for "Infrastruktur i Aalborg Øst". Af denne fremgår, at ruten langs Øster Uttrup Vej er den foretrukne rute for en stor del af den tunge trafik til Aalborg

Havn. Det vil næppe være muligt at ændre dette rutevalg. (http://www.aalborgkommuneplan.dk/kommuneplanrammer/oest-aalborg/erhverv-oest/default.aspx 23-01-2017)

Ligeledes vil Nordlys indenfor de næste 3 år, bygge nyt hovedkvarter for koncernen, en arbejdsplads der skal rumme ca. 700 medarbejdere – blot få hundrede meter fra tunnellen.

Det nye supersygehus i øst forventes åbnet i 2023, altså flyttes mange tusinde arbejdspladser fra midt til øst – logisk at udbygge vejnettet her, hvilket ligesom ovenstående taler for en tredje limfjordsforbindelse i øst, i form af en tunnel mere eller andre forslag til østlig linjeføring. Derudover er der for nyligt kommet et forslag til østlig linjeføring, der er fremsat af civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning ved Aalborg Universitet **Anker Lohmann-Hansen**. I starten af december 2021 er han kommet med et nyt forslag til udbygning af E45, **Citytunnel**, som er er udviklet efter samtaler med en af Danmarks mest kendte professorer på trafikområdet, Otto Anker Nielsen, DTU. Se www.en-3-limfjordsforbindelse.dk

4. **Økonomi – er Egholm-linjen overhovedet rentabel?**

D. 15. april 2021 kl. 10.08 havde P4 Nordjylland en af Danmarks fremmeste eksperter på området for trafikforskning i radioen – Jeppe Rich fra DTU https://orbit.dtu.dk/en/persons/jeppe-rich Han udtalte, at Egholmlinjen var en meget dårlig løsning, både samfundsøkonomisk og miljømæssigt. Ja faktisk udtalte han, at Egholmløsningen miljømæssigt var direkte i strid med de begrundelser i infrastrukturplanen, der blev anvendt for nogle af de andre investeringer. Løsninger der skulle sætte miljøet højt. Trafikforsker Jeppe Rich udtalte, at Egholmlinjen er en samfundsmæssig meget dårlig løsning, samtidig med, at den lå lige på grænsen til rent faktisk at give et samfundsmæssigt negativt afkast. I hvert fald var den helt i bund på alle parametre, både trafikaflastning, økonomi og miljø, når Jeppe Rich udtalte sig om den. Jeppe Rich udtaler også, at det ikke giver mening at lave den linjeføring over Egholm, når der findes et meget bedre alternativ. Et tunnelrør, ved siden af det eksisterende på E45.

Omkostningerne for os i Aalborg er – ud over de 600 mio. kr. som vi kunne have fordelt til vores børn og gamle i stedet – at vi får mere støj, ødelagt vores grundvand, fjernet de mest unikke rekreative oplevelser og ødelagt vores by!

Det undrer mig meget, at det er lovligt at afholde en anlægslovshøring så kort tid efter kommunalvalget. Det nye byråd, hvor Thomas Kastrup Larsen ikke længere har flertal, har ikke haft en chance for at diskutere sagen.

Kære politikere, lyt nu til os borgere/vælgere, jeg og mange andre ønsker en tredje Limfjordsforbindelse i Øst

Med Venlig Hilsen

Karin Bisgaard Jørgensen
[redacted]

VVM-høring. Indsigelse mod Egholmlinjen, 29. december 2021.

Karin Mette Petersen, Aalborg

Kære folketingsmedlem.

Godt nytår.

2. januar 2022 udløber høringsfristen vedrørende anlægsloven for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg håber, du vil læse og lade dig anfægte af de mange høringssvar, som ikke ønsker en motorvej over Egholm. Mit høringssvar er formentlig kun ét ud af rigtig mange. Hidtil har Folketingets flertal ikke lyttet til de tusindvis af kritiske røster i Aalborg og Nørresundby, så det er efter min mening på tide nu. Det er ikke for sent – lad os undgå denne katastrofe! Jeg vil her opridse de kritiske punkter et for et.

Der mangler lovhjemmel for kommunalt tilskud på 600 millioner kroner til anlæg af Egholmlinjen.

13. december 2021 citerede Nordjyske disse udtalelser fra borgmesteren i Aalborg. De faldt i forbindelse med et byrådsmøde og vedrører de 600 millioner kroner, som byrådet vil forære staten til anlæggelse af Egholmlinjen: "Hvis vi skal komme med den medfinansiering, og det er jo en forudsætning i hele infrastrukturaftalen, så er det vigtigt, at lovhjemlen er til stede, og ellers vil vi være i nogle udfordringer, som jeg har svært ved at se mig ud af, så derfor synes jeg, at det er vigtigt, at den del af det er fuldstændig på plads, sagde Thomas Kastrup-Larsen."

Det er mildt sagt forbløffende, at borgmester Thomas Kastrup-Larsen nu mere end tre år efter, at opsparingen blev påbegyndt, nu siger, at lovhjemlen for at spare op til et statsligt vejprojekt mangler.

Hvis lovhjemlen som forventet ikke kan fremskaffes, fordi den ikke eksisterer, så falder hele forudsætningen for infrastrukturforligets afsnit om Egholmlinjen fra hinanden.

Transportministeren ignorerer asbestfaren. Men denne bør som minimum undersøges, inden en eventuel anlægslov vedtages.

Transportminister Benny Engelbrecht ignorerer bevidst ny viden om fare for asbestforurening ved udgravning til motorvejen. Men vil I folketingsmedlemmer ligeledes lukke øjnene? Jeg opfordrer jer til at sætte jer ind i, hvad det drejer sig om. Asbestfaren afdækkes IKKE i VVM'en fra foråret 2021, da Aalborg Kommune havde valgt ikke at informere Vejdirektoratet og Transportministeriet om den viden, som kommunen sidder inde med, men havde fortiet.

På et samråd 10. juni 2021 med transportminister Benny Engelbrecht stillede folketingsmedlem Susanne Zimmer (Frie Grønne) en række spørgsmål til ministeren om asbestdeponierne i og nær ved linjeføringen for Egholmlinjen og undersøgelse heraf. Ministeren lagde op til, at et eventuelt problem først skal undersøges med jordprøver etc., når gravearbejdet ER gået i gang. Men hvis der først skal tages prøver, efter at projektet er sat i gang, så træffer Folketinget ikke en forsvarlig demokratisk og miljømæssig beslutning. Faktisk følger det af lovgivningen, at ministeren er forpligtet til at foretage en tilbundsgående undersøgelse af eventuelle asbestforekomster i Mølholm-området på og omkring Egholmmotorvejens linjeføring. Disse undersøgelser skal naturligvis foretages, inden gravemaskinerne begynder at grave i jorden ved kysten, hvor der i dag ligger spredt eternitaffald. Og inden gravemaskiner begynder at fjerne 1 million kubikmeter fjordbund (sediment) for at gøre plads til en sænketunnel mellem Mølholm og Egholm.

Badevand i fare ved store graveprojekter i bunden

Storbymennesker bader i havne og fjorde, fordi det er den nemmeste metode til at få en frisk dukkert uden at køre langt i bil. Miljøstyrelsen er bekymret for badevandskvaliteten i Københavns havne i forbindelse med Lynetteholm-projektet, hvor der skal flyttes spildevandsledninger og graves i havbunden fuld af tungmetaller.

Hvad vil der ske med badevandskvaliteten for sommer- og vintersvømmere i Limfjorden, hvis Vejdirektoratet som planlagt begynder at grave 1 million kubikmeter bundslam væk, når der skal anlægges sænketunnel mellem Mølholm og Egholm, slam med muligt indhold af asbest og tungmetaller? Hvad er risikoen for de titusindvis af borgere, der bader i Havnebadet, Vestre Fjordpark og Vikingeklubben Isbjørnen, som ligger 1-2 kilometer fra graveområdet?

Lav en fuld VVM, der undersøger alternativer i øst

Det er uansvarligt at træffe en beslutning om 20 kilometer ny VVM, uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt. Den nuværende VVM er utilstrækkelig – derfor: Lav en fuld VVM.

En ny VVM skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks klimalov herunder en "grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter. " Det vil sige, at CO2-udledningen i *anlægsfasen* også skal medtages. CO2-udledningen fra Egholmlinjens anlægsfase er så stor, at den udledning alene, med en pris på 1500 kr. pr. ton CO2, koster 400 millioner kroner! Hertil kommer så udledningen i driftsfasen.

Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst.

Jeg ønsker for det første, at en mindre omfattende og mere realistisk løsning med et ekstra tunnelrør i øst undersøges sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd.

Jeg ønsker for det andet, at det nye forslag til en Citytunnel vest for den eksisterende E45-tunnel undersøges. Forslaget er fremsat af trafikforsker emeritus Anker Lohmann-Hansen. Jeg mener, at I er blevet orienteret om dette forslag direkte fra ophavsmanden. Det er både billigere og langt mindre indgribende i.f.t. natur og miljø.

Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og gennemføres, hvis en af østløsningerne gennemføres. Løsningen skal tage udgangspunkt i nuværende + fremtidig planlagt byudvikling i og omkring Aalborg. Et alternativ med slet ikke at bygge, men satse på andre tiltag for at mindske biltrængslen, skal også undersøges. Undersøg bl.a. effekten af, at flere kører to eller flere sammen i en bil, at flere krydser fjorden på cykler og elcykler, og at der indføres roadpricing for privatbiler i myldretiden morgen og aften.

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Jeg siger derfor nej tak til en vestlig linjeføring og ja tak til en ny og seriøs undersøgelse af de to forskellige østløsninger til gavn for borgere i både øst og vest.

Egholmlinjen ødelægger en by

En vestlig motorvej over Egholm vil ødelægge store byområder - Aalborgs og Nørresundbys vestlige dele - for altid. At beslutte en Egholmlinje er at gøre sig skyldig i et overgreb på nutidens borgeres frie rum - og et overgreb, der rækker ind i fremtiden og vores børns mulighed for at leve i en grøn by. Aalborg er i de senere år i høj grad lagt i beton og cement, især i centrum og den østlige del af byen, hvor højhuse og tætte bygninger skyder op, skyggegader etableres og brølende biltrafik har forrang frem for alt andet. Dette er virkeligheden - og den står i skærende kontrast til borgmesterens og byrådsflertallets fraser om en "vidensby". Naturen er helt væk og omformet til træer i potter på brolagte torv. Ikke en hare hopper længere rundt her og ikke en frø eller tudse kan leve i den betonlagte, fritlagte Østerå. Ingen sommerfugle flakser her. Længere mod vest søger borgerne mod de sidste grønne - og forholdsvis stille - åndehuller inden for få kilometers grænse, som kan nås til fods eller på cykel eller i et par løbesko. Hvis I ødelægger disse sidste åndehuller med en Egholmlinje, påtager I jer et kæmpe forklaringsproblem. Vi vil gerne kunne åbne vores vinduer, sidde i haverne, gå eller løbe eller tage på udflugt med vores børn og børnebørn i det vestlige Aalborg og Nørresundby uden at blive forpestet af biler, trafikstøj og udstødning. En motorvej i Egholmlinjen er et monstrøst projekt, som ikke kan retfærdiggøres ud fra hverken hensyn til økonomien (da det er et meget dyrt projekt) eller trafikforholdene (da der findes alternativer). Og da slet ikke retfærdiggøres, når man kigger på menneskers og dyrs trivsel, bekæmpelse af støj og klimaforandringer.

Motorvej tæt på boliger og ny, stor børnehave

I Sofiendal Enge i Aalborg SV planlægger Vejdirektoratet (VD), bakket op af Aalborg Kommune, Egholmmotorvejen langs boliger og den nye børnehave/vuggestue Sandgården (for 0-6 årige børn), selv om VD allerede nu ved, at støjen ved nogle af boligerne og ved børnenes udearealer bliver over 58 dB. Og det er døgnstøj, der er beregnet, hvor støjen "spredes ud" over hele døgnet og derfor muligvis ser mere acceptabel ud i en udregning(døgnstøj er benævnt Lden, hvor den= day evening night). Men børnene er kun i daginstitutionen om dagen - så støjen dér er reelt formentlig højere. Er det acceptabelt i et sundhedsperspektiv?

Borgerne bliver kastebold mellem kommunen og staten: Aalborg Kommune sælger grunde til boliger og tjener penge - og nedtoner støjproblemet. Staten vil gerne bygge motorveje - og nedtoner støjproblemet. Hvor skal borgerne gå hen for at få den nødvendige beskyttelse?

Vejdirektoratet sagde på virtuelt borgermøde i marts 2021: "Der er ikke planlagt støjværn i Sofiendal Enge i Aalborg, for boligerne er bygget efter det politiske forlig om en Egholmlinje i 2014". Er borgerne og deres børn så selv ude om, at de skal udsættes for generende og sundhedsskadelig støj? Det må være myndighedernes opgave at beskytte borgerne mod sundhedsskadelig støj. Hvem skulle ellers gøre det? Det er myndighederne, der bygger vejene, og myndighederne, der vælger at bygge op ad boliger - eller ej - og vælger at opføre støjværn eller ej.

Borgernes interesse er en støjgrænse på 53dB, som WHO anbefaler. Jeg opfordrer jer til som folketingspolitikere at indføre denne grænse i Danmark.

Transportadfærd

Jeg er imod Egholmlinjen, fordi et motorvejsanlæg af denne type fremmer en meget uheldig transportadfærd. Nemlig at mange kører alene rundt i en bil, der faktisk kunne transportere 4 eller 5 personer. Det er ekstremt dårlig udnyttelse af transportmidlet, en bil. Når bilisten så er nået frem til bestemmelsesstedet, står bilen stille de næste mange timer, indtil tændingsnøglen drejes igen, og bilen køres hjem på p-pladsen eller i garagen.

Alligevel vil Vejdirektoratet og regeringen indrette ALT andet efter bilejernes behov for at komme hurtigt frem i myldretiderne. Alt skal åbenbart vige for bilerne; menneskers helbred, menneskers rekreative omgivelser, dyrs levesteder, freden og roen i by og på land, for at bilisten kan komme frem i sin bil med 1,05 person i hver i snit.

Vi skal ikke have flere motorveje i Danmark, men udnytte de eksisterende veje (motorveje såvel som andre veje) meget bedre. Det skal ske ved at animere bilisterne til at køre sammen ved hjælp af økonomiske incitamenter såsom roadpricing, fradrag for at køre 2 og derover sammen, men ingen fradrag for at køre alene. Osv.

Der er i forvejen alt for mange biler i Danmark, og elbiler ændrer ikke på dette billede. Mange flere skal over på cyklerne, da det både er et mere sundt, stilfærdigt og CO2-venligt transportmiddel. Dette bidrager en Egholm-motorvej ikke til.

Venlig hilsen

Karin Mette Petersen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om en 3. Limfjordsforbindelse

2. januar 2022

Kære medlemmer af Folketinget

Som borger i et demokrati ligger det mig stærkt på sinde venligst at gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet alene har til opgave at foretage de tekniske undersøgelser og tilvejebringe en miljøkonsekvensrapport. Det er jer, vi har valgt til Folketinget, der har ansvaret for at sætte jer ind i det komplekse projekt og forholde jer til de vidtrækkende konsekvenser en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vil medføre sammenholdt med de begrænsede trafikale fordele.

Jeg finder det dybt uansvarligt at vedtage Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, der ikke kommer til at løse de trafikale udfordringer, men tværtimod bringer flere problemer med sig, end den løser!

Det er uansvarligt at vedtage linjeføringen, der vil påføre sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere, som vil forurene to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen, og som får katastrofale konsekvenser for en perlerække af naturområder langs hele den 20 kilometer lange linjeføring!

Det giver ikke mening at vedtage en Egholmforbindelse, der rent samfundsøkonomisk er en enorm investering med meget beskedent udbytte for staten. Den vil blive Danmarks hidtil dyreste pr. kilometer motorvej med en anslået pris på ca. 7,6 mia. kroner og med en forrentning, der er faldet fra en vurdering på 7,8 procent i 2011 til beskedne 3,3 procent i 2021. Hvis man takserer og medregner CO2-udledning i anlægsfasen, hvilket man efter min mening bør gøre, vil en Egholmforbindelse formentlig have en direkte negativ forrentning!

Jeg undrer mig over, at der kun er lavet VVM for en vestlig linjeføring. Særligt fordi Vejloven rent faktisk kræver, at rimelige alternativer skal undersøges. Derfor vil jeg på det kraftigste opfordre til, at der foretages en opdatering af en VVM for en alternativ østlig løsning, inden Folketinget vedtager en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse med byggestart i 2025.

Sagens kerne er, at fjerntrafikken kun udgør en lille del af den trafik, der dagligt passerer Limfjorden på motorvej ved Aalborg. En Egholm-forbindelse vil derfor ikke løse trængselsproblemerne. En østlig linjeføring vil være den optimale løsning i forhold til trafik til og fra byområderne. Denne udgør i dag ca. ¾ af den fjordkrydsende motorvejstrafik.

Aalborg Øst er en bydel med vokseværk; et nyt supersygehus, containerhavn, universitet, videnspark og byens største virksomheder. Heraf følger mange trafikskabende aktiviteter, der gør det ekstra vigtigt, at der netop er tilstrækkelig kapacitet på tværs af fjorden i byens østlige del. Hvis ikke Limfjordstunnelen aflastes tilstrækkeligt, sendes mange biler ud på omveje via Egholm, som koster spildt tid og genererer ekstra CO2.

Det er indlysende at undersøge de forslag til østlig linjeføring, der er fremsat af civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning ved Aalborg Universitet Anker Lohmann-Hansen. I december 2021 er han kommet med et nyt forslag til udbygning af E45, Citytunnel, som er udviklet efter samtaler med en af Danmarks mest anerkendte professorer på trafikområdet, Otto Anker Nielsen, DTU. (jf. vedhæftet dokument)

Egholmlinjen vil kile sig ind i et grønt bælte af bynær natur ved Lindholm, på Egholm, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Østerådalen og Drastrup Enge, hvor især den enestående omkringliggende natur var udslagsgivende, da min ægtefælle og jeg købte bolig i Drastrup.

I Drastrup Enge vil et motorvejsanlæg ikke alene ødelægge den visuelle oplevelse af et unikt landskab. Den vil være en trussel mod det særlige drikkevandsområde, som forsyner en tredjedel af Aalborg by med rent drikkevand. Et område, hvor Aalborg Kommune og EU har investeret massivt i grundvandsbeskyttelse og udlagt tidligere landbrugsjord og råstofgrave til rekreative områder, der bruges flittigt af områdets beboere og rigtig mange borgere fra resten af Aalborg.

Bynær natur har en høj attraktionsværdi for en kommune som Aalborg. Netop i den vestlige linjeføring ligger nogle af Aalborgs mest skattede naturperler, som både borgere og byens gæster sætter umådelig stor pris på. Derfor finder jeg det helt grotesk at anlægge en firesporet motorvej i nogle af de mest enestående bynære naturområder, der omkranser den vestlige del af Aalborg.

Nærheden til naturen og mulighederne for rekreative oplevelser har stor betydning for menneskers mentale og fysiske sundhed. Friluftsrådet undersøgte i 2017 Danskernes Friluftsliv. Undersøgelsen viste bl.a., at:

“Tre ud af fire danskere danskere oplever, at friluftsliv øger deres livskvalitet. 84 procent oplever en effekt på deres psykiske velvære og humør. Samtidig siger 79 procent af de omtrent 10.000 adspurgte danskere, at de søger ud i naturen for at slappe af.”

Roen i naturen får os til at slappe af. Men en firesporet motorvej, der skærer gennem de rekreative område, vil medføre støj, uanset hvor i naturen omkring linjeføringen man færdes. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at man kan forvente, at motorvejen vil kunne høres i en afstand af flere kilometer.

Vil I, kære medlemmer af Folketinget, tage ansvaret for, at estimeret 26.000 flere borgere i Danmarks mest støjplagede by udsættes for en forhøjet risiko for bl.a. kræft, diabetes, hjertekarsygdomme, demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

I en tid, hvor vi dagligt bliver mindet om klimaforandringernes katastrofale konsekvenser, er det uansvarligt at lukke øjnene for den voldsomme klima- og miljøpåvirkning, projektet vil medføre.

Udover projektets enorme klima- og miljømæssige konsekvenser, finder jeg det helt utilstedeligt at udsætte mennesker og dyr i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens

asbeststøv. Det er dokumenteret, at linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit gravede ned i perioden 1977-1988.

Jeg vil gerne rette folketingsmedlemmernes opmærksomhed på, at det er uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der lever på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens levesteder.

Egholmforbindelsen vil ikke alene få voldsomme konsekvenser for den nynære natur langs linjeføringen. Det vil også påvirke de særlige drikkevandsinteresser (OSD) ved Lindholm nord for Limfjorden og Drastrup Enge syd for fjorden.

Drastrup Enge er nøglekildeplads - det vil sige en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Magasinet er særligt sårbart overfor forurening, og her er gennemført grundvandsbeskyttelse som et af de første steder i Danmark.

Som beboere i Drastrup er vi meget opmærksomme på at efterleve de særlige restriktioner, der gælder i et område med særlige drikkevandsinteresser. Vi har påbud mod at sprøjte og gøde vores haver. Vi bruger ikke trykimprægneret træ. Vi påtager os et fælles ansvar for at passe på vores rene drikkevand, der ikke er en ubegrænset ressource.

Jeg er alvorligt bekymret for konsekvenserne af etableringen af en motorvej, der gennemskærer flere sårbare drikkevandsområder, som Aalborg Kommune og EU har investeret mange millioner af kroner i at beskytte!

En tredjedel af Aalborgs indbyggere og virksomheder får rent drikkevand fra Drastrup Enge. Der findes ikke en alternativ kildeplads, så hvor vil man hente rent drikkevand, hvis der sker en forurening af grundvandet i forbindelse med etablering af en kommende motorvej eller i tilfælde af en ulykke? Det vil forårsage en menneskelig og miljømæssig katastrofe i et område, hvor grundvandet er dårligt beskyttet fra naturens side og meget sårbart for nedsivende miljøfremmede stoffer - fx som følge af drift eller spild på vejene.

Ifølge miljøkonsekvensvurderingen vil påvirkning af grundvandsmagasinerne primært at ske i anlægsfasen, hvor der foretages midlertidig grundvandssænkning. Ved oppumpning i forbindelse med grundvandssænkningen, vurderes det samlet set, at konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold vil være “moderat”.

Det betyder:

- De omtalte drikkevandsmagasiner har høj følsomhed over for påvirkninger, som ikke kan gendannes til dets oprindelige tilstand - de vil få irreversible - varige skader
- Der forekommer miljøpåvirkninger, som typisk enten har stor udbredelse, der svarer til en radius af 10-50 km fra projektet,
- eller der forekommer miljøpåvirkninger af langvarig karakter (påvirkningen vil forekomme i et eller flere år), og som kan give irreversible (varige) skader.

Alene anlægsfasen kan medføre katastrofale følger for forsyningen af rent drikkevand. Jeg appellerer til jer politikere om at tage denne enorme risiko i betragtning. Vi har et fælles ansvar overfor kommende generationer. De skal have adgang til rent drikkevand og en bæredygtig fremtid, der lever op til FNs Verdensmål. Opdatering af VVM-undersøgelse for Egholmlinjen bekræfter med al tydelighed, at det ansvar vil vi ikke kunne leve op til!

Der er mange vægtige grunde til at vælge en alternativ løsning. Jeg vil derfor opfordre Folketingets medlemmer til at afvise den vestlige forbindelse og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom, men også langt mere effektiv måde at løse myldretids trængslen ved Limfjordstunnelen på.

Jeg vil bede jer som politikere og beslutningstagere om at tænke jer ekstra godt om.

Et JA til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er et JA til en vestlig forbindelse, der vil få voldsomme konsekvenser for kommende generationer, for klimaet, for miljøet og for naturen. En dyr forbindelse, der ikke løser de trafikale udfordringer.

Et NEJ er et nej til lovforslaget, som kun beskriver én løsning. Et NEJ åbner mulighed for at foretage nye VVM-undersøgelser, der belyser alternative løsninger, som er billigere, mere effektive og uden fatale konsekvenser for mennesker, natur og miljø.

Med venlig hilsen

Karin Rasmussen
[redacted]
[redacted]

Vælg en klimavenlig 3. Limfjordsforbindelse!

Som det fremgår af VVM redegørelsen er det fremstilling, udvinding og transport af materialer, der er mest klimabelastende ved den 3. Limfjordsforbindelse. Altså: Jo mindre materialeforbrug, jo bedre. Jo færre etablerede kilometer jo bedre for klimaet.

Mange faktorer har ændret sig siden 2014, da politikerne valgte at pege på en vestlig 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Faktorer, der har indflydelse på, om det er en vestlig eller en østlig forbindelse, der bliver mest klimavenlig i anlæg og drift.

Den væsentligste faktor er bevidstheden om klimaforandringerne og vores beslutningers rolle i udviklingen.

Derfor skal der **ikke træffes endelig beslutning om linjeføringen**, før et hurtigtarbejdende ekspertudvalg har lavet en screening over klimabelastningerne ved en vestlig og en østlig løsning, både hvad angår anlæg og drift. Det vil være værdifuldt for vores efterkommere, og det vil sende et ansvarligt signal – også internationalt, når beslutningen træffes på basis af klimahensyn.

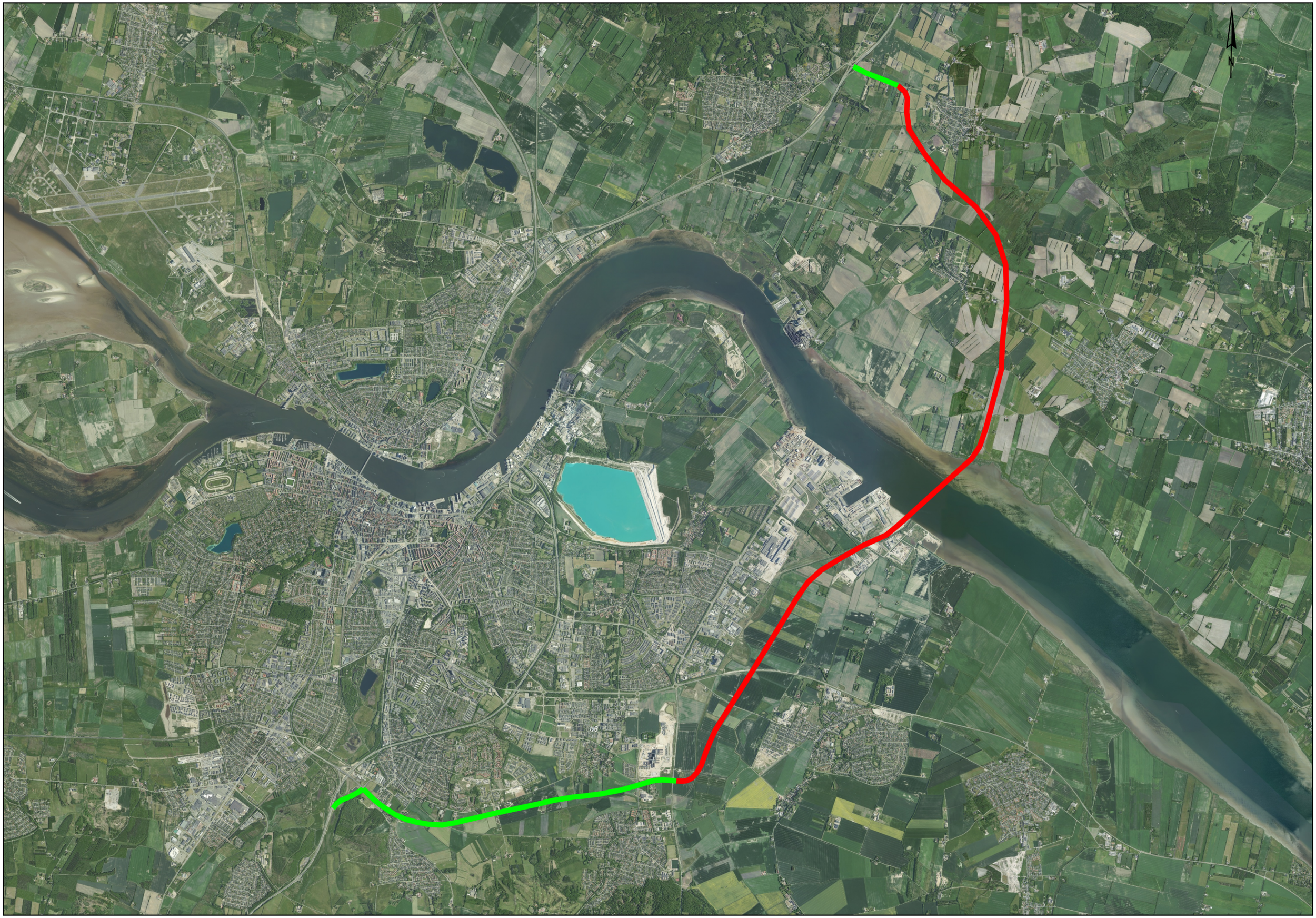
Klimaforandringerne er det største problem for klodens befolkning – især på lidt længere sigt. Derfor er det oplagt, at vælge den mindst klimabelastende løsning på problemerne omkring den manglende 3. Limfjordsforbindelse, der begrænser udviklingen af Nordjylland.

Lad klimahensyn afgøre hvilken 3. Limfjordsforbindelse, der skal vælges.

Når den mindst klimabelastende løsning er valgt, vil det være svært med vægt at argumentere for en anden løsning.

Til regeringen:
Sæt **handling** på de smukke ord om at klimahensyn har meget høj prioritet – og gør det **NU!**

Med venlig hilsen
Keld Poulsen


N

Høringssvar vedr. anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm

Iflg. Vejdirektoratets egne beregninger vil den foreslåede 3. Limfjordsforbindelse via Egholm kun aflaste E45, via den eksisterende Limfjordstunnel, med 24 %.

Dvs. at der selv efter anlæg af en ny motorvejsforbindelse vest for Aalborg fortsat vil være trængsel før og efter Limfjordtunnellen på E45 – og formodentlig vil der efter få år blive stillet nye krav om aflastning netop der! For det er jo ikke mindst i Aalborg Øst, at Aalborg udvikler sig sammen med behovet for en effektiv infrastruktur og trafikafvikling!

Derfor vil det eneste rationelle og ansvarlige over for borgere, natur og miljø være, at der bygges en ekstra tunnel – og dermed afværge de voldsomme og ødelæggende konsekvenser for landskab, natur og miljø, som et motorvejsanlæg gennem Østrådalen og over Egholm vil være. Og til væsentligt færre penge! Dermed kunne der frigives midler til en virkelig effektiv støjafskærmning langs E45 i Aalborg, hvor beboerne så søgeligt og i så mange år har været svigtet af samfundet!

Tilsvarende vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre urimelige støjgener for beboerne i de store nye boligbebyggelser vest for Hasseris og formodentlig også for beboerne i selve Hasseris. Da vi i Danmark overvejende har vinde fra vestlige retninger er det i sig selv uansvarligt at bygge en motorvej vest for Aalborg! Men det er åbenbart ikke de besluttende politikere på Christiansborg, flertallet i Aalborg byråd eller medarbejderne i vejdirektoratet i Skanderborg som skal bo der!

I det hele taget har Vejdirektoratet svigtet samfundet ved ikke at få udarbejdet en VVM-analyse for en paralleltunnel til Limfjordstunnellen. Det er ellers en analyse som igen og igen er blevet efterspurgt af seriøse og kompetente kritikere af Egholm-forbindelsen. Der mangler i den grad et sammenligningsgrundlag i forhold til VVM-analysen på Egholm-forbindelsen.

Hvad blev der for resten af de flere tusinde høringssvar vedr. netop dén VVM-analyse? En kritisk analyse af disse høringssvar er endnu ikke offentliggjort af Vejdirektoratet.

Aalborgs borgmester blev engang valgt til byrådet med alle de gode og rigtige argumenter for en paralleltunnel til Limfjordstunnellen. At han svigtede dem er sikkert blevet husket af alle de borgere, som ikke stemte på ham og hans parti ved kommunalvalget i november 2021.

Forskningen fortæller os, at nye motorveje blot genererer mere trafik. Det ved eksperterne i Vejdirektoratet også, men har de fortalt politikerne det? Og er Vejdirektoratet kommet med forslag til alternative løsninger på at begrænse og afvikle en øget trafikmængde her og andre steder i Danmark? Det har offentligheden endnu ikke hørt om.

Med venlig hilsen

Kirsten Bjørg Reerslev og *Jørgen Stubgaard*.

Høringssvar ang. Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Undertegnede bor i området omkring Hvorupgård. En stor del af byens borgere indsendte i 2021 en indsigelse mod VVM redegørelsen vedr. den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Når jeg nu læser lovforslaget om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse, må jeg desværre notere mig, at vore bekymringer ikke er blevet adresseret.
Jeg vil derfor igen gøre opmærksom på de bekymringer og indsigelser, vi kom med i den nævnte indsigelse mod VVM redegørelsen.

Del 1. Konsekvens af motorvejen for Hvorupgård området

En motorvej med 2 store tilslutningsanlæg ganske tæt på vores lille by har enorm indflydelse på vores lille samfund.

Mere støj
For os, der bliver tilbage, vil den forøgede støjbelastning efter ibrugtagning af den nye vej betyde en konstant negativ påvirkning. Der er i udkastet nævnt, at der vil blive øget støj i Hvorupgård, men der er ikke som for Dall og Hasseris nævnt noget om støjreducerende tiltag.

I vores indsigelse tidligere fremkom vi med følgende ønsker til støjreduktion

- at motorvejen placeres lavt i stedet for at løftes op på en dæmning
- at den føres under Høvejen og jernbanen, og ikke som foreslået over både Høvejen og banen
- at udfletning til den eksisterende E39 føres i tunnel under Egholmlinjen
- at der etableres støjafskærmning f.eks. med levende beplantning langs begge sider af motorvejen fra Høvejen til tilslutningen ved E39.

Så vidt jeg kan læse i udkastet, er intet af det nævnte på nogen måder imødekommet.

Det finder jeg ganske uacceptabelt. Vi har netop i landområder brug for afskærmning af støjende veje, da støjen breder sig ganske godt i fladt og åbent landskab.

Tab af rekreativt område
Der er i lovudkastet lagt op til, at der etableres adgang til den store sø via Teglværksvej. Det er selvfølgeligt positivt, men der er igen ikke noget om støjafskærmning f.eks. i form af beplantning og/eller jordvolde. Og et rekreativt område mellem to støjende motorveje er jo ikke just en fornøjelse.
Skal der være glæde af et rekreativt område, må det afskærmes fra den værste støj.

Færre beboere
Der eksproprieres flere ejendomme, og dermed sker der en fraflytning fra vores lille lokalsamfund. Det alene betyder tab af social aktivitet og livskvalitet for de tilbageværende borgere i byen.

Faldende ejendomsværdi
Da området ændres markant med den nye vej, vil de nuværende beboere miste den værdi, der ligger i at bo på landet. Vi må også forvente, at vores ejendomme falder i værdi. I vores tidligere indsigelse opfordrede vi til at ekspropriere i større afstand fra vejen.
I lovudkastet er der kun tale om ekspropriation af ejendomme på selve vejstrækningen. Så er der afsat midler til støjisolering af facader. Det er jo godt til de huse, der ligger lige op ad vejen, og hvis beboerne her ikke bruger haven – men det afhjælper ikke problemet med generende støj for alle andre, der gerne vil nyde livet ude i haven eller i de rekreative områder.
En forbedret adgang til ekspropriation burde være en naturlig del af det at etablere et stort vejanlæg i det åbne land.

Del 2. Generelle indsigelser mod lovudkastet

Udover de specifikke indsigelser vedr. Hvorupgård området har jeg også nogle mere generelle indsigelser.

Asbest
At undlade en undersøgelse af asbestforekomsten – dens udbredelse og konsekvenser for miljøet ved anlæg af vejen – i forbindelse med VVM redegørelsen, forekommer mig at være i strid med formålet med en VVM redegørelse. Det kan næppe være i overensstemmelse med lovgrundlaget for en VVM redegørelse.

Udvidede beføjelser til transportministeren
At give ministeren carte blanche til at gennemføre ændringer og nye tiltag uden, at borgerne har mulighed for at gøre indsigelser, fremmer ikke just demokratiet og borgernes tiltro til det politiske system. Som jeg læser det, kan han sågar træffe beslutninger udenom Aalborg byråd. Det her er jo ikke en livstruende situation for mennesker eller land sådan som en coronapandemi, så det forekommer mig at være en meget lidt demokratisk måde at gennemføre tingene på.

Proces-relaterede indsigelser
Jeg undrer mig over, at Hvorupgård Borgerforening og/eller Hvorup-Hvorupgård Samråd ikke er blevet hørt, jf. "Oversigt over myndigheder og organisationer mv., der høres over udkast til Lov om 3. Limfjordsforbindelse"
Endelig er det meget utilfredsstillende for en borger medinddragelse, at høringsfasen løber hen over julemåneden.

Hvorupgård 2. januar 2022

Kirsten Damgaard, [redacted]

Høringssvar ang. 3. Limfjordsforbindelse

Ønske om opdaterede undersøgelser af ligeværdige alternativer

Talrige undersøgelser har vist, at der er et stort behov for at udvide kapaciteten for trafik, der krydser Limfjorden ved Aalborg. I mere end 50 år er der arbejdet mere eller mindre intenst på en 3. Limfjordsforbindelse, og Vejdirektoratet har varetaget omfattende VVM-undersøgelser. Som borger i Aalborg Kommune undres man over forkærligheden for et anlægsprojekt, hvor der i den grad kan stilles spørgsmål til den demokratiske politiske proces, mangel på reelle støjberegninger, store udfordringer med miljø, drikkevand, udfordringer med byudvikling grundet en massiv bymæssig barriere, økonomi og rigtig meget andet. Det vil jeg imidlertid lade andre om, og mon ikke også I får et par høringssvar om de emner.

Da der ikke er vedtaget en anlægslov endnu, vil jeg i dette høringssvar gerne anmode om en fair, sammenlignelig og oplyst dialog om alternativerne. For det første har de to alternativer, Vestforbindelse med krydsning i Egholmlinjen og Østforbindelsen med en paralleltunnel, været mere eller mindre ligeværdige alternativer i mange år. Der er i 2021 udarbejdet en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen, men der mangler en ligeværdig grundig opdatering af VVM-undersøgelsen for Østforbindelsen med en paralleltunnel. Den massive modstand mod Egholmlinjen bør som minimum udmunde i en mere nuanceret og ligeværdig analyse af alternativerne inden der fremsættes et egentligt lovforslag til anlægslov.

Eksempelvis er alternativet med Egholmforbindelsen foreslået som en 4-sporet motorvej, der vil berøre store åbne landskabelige værdier. Østforbindelsen vil få 6 nye spor foruden en række udvidede tilkørselsforhold og knytter sig til den eksisterende motorvejsforbindelse og vil ikke påvirke landskabet nævneværdigt. Støjudbredelsen ved en Vestforbindelse vil være meget markant, hvorimod støjen ved en Østforbindelse synes enklere at indkapsle. Ifølge VVM-undersøgelsen fra 2011 vil en Østforbindelse tilmed være op mod 600 mio. kr. billigere at etablere, selvom der er regnet med i alt seks nye spor mod Vestforbindelsens 4 spor. Den helt store forskel synes imidlertid at være tidsbesparelserne, som jo værdisættes meget højt. Men, da prognosen synes at være beregnet ud fra år 2020 er denne jo allerede forældet. Desuden kan det anfægtes, hvorvidt en tidsbesparelse på få minutter for et gennemsnitligt køretøj er rimeligt at tillægge så stor værdi, at anlæg af en ny bynær motorvejsforbindelse kan forsvares.

Som minimum bør der udarbejdes en opdateret trafikmodel for Østforbindelsen, der rækker længere ud, eksempelvis til 2030, ligesom det er gjort for Egholmforbindelsen. Derfor bør det økonomiske grundlag og den interne rente også tilsvarende opdateres.

En ny motorvej vil få gennemgribende og nærmest irreversible konsekvenser for Aalborg, Egholm og Nørresundby. Det vil være forfærdeligt, hvis der bliver taget en beslutning om så betydningsfuldt et projekt som en 3. Limfjordsforbindelse på baggrund af et ufuldstændigt grundlag. Derfor anmodes hermed om;

- at opdatere trafikmodellerne til en prognose, der som minimum rækker til 2030.
- at opdatere VVM-undersøgelsen for Østforbindelsen.
- at i det hele taget at forholde sig seriøst til de mange kritiske forhold, der er kommet frem i forbindelse med Egholmforbindelsen.

Med venlig hilsen

Kristian Løbner
Civilingeniør

Høringssvar ang. d. 3. limfjordsforbindelse

- Det er en dårlig løsning at sende trafikken over en naturskøn ø som rigtig mange mennesker, der bor i Aalborg kommune, kan have glade af, og som mange turister også vil nyde. Det er unikt at have en ø så tæt på en storby, som er så uspoleret. Den skal bevares.

- Der er vokset en stor bydel frem i **Aalborg Øst** med mange trafikskabende aktiviteter, bl.a. med et nyt regionssygehus. Dette gør det ekstra vigtigt, at der er tilstrækkelig kapacitet på tværs af fjorden i byens østlige del.

- En Citytunnel **løser problemet med at få trafikken fra Aalborg C ind på motorvejen nord på,** Kridtsvingets tilkørsel i overhalingsbanen kan fjernes, og vognbaneskift i tunnelen for bilister på vej mod Nørresundby kan undgås.

- Citytunnel-forslaget er estimeret til at koste **4,5 mia. kr.,** da der indgår meget færre bygningsværker end Egholmmotorvejen.

- Bliver trafikstigningen blot halvt så stor de kommende årtier som det seneste årti (2,4 % pr. år), vil en Egholmforbindelse ikke slå til mere end meget få år. **Trængsel og uheld ved den nuværende tunnel vil fortsætte.**

Mvh Kristine Søndergaard Hansen

Kurt Lauridsen
28-12-2021

Høringssvar til Egholm-motorvejen

Som jeg har det lige nu, føler jeg vi er taget som gidsler af begærlige borgmestre som måler en vis legemsdel med hinanden og bygger:

øjenbæer som kæmpe højhuse
Kæmpe stadioner, store erhvervsparker,
Broer, store butikscentre.
Kæmpe hospitaler
kæmpe Møller, etc.

Til trods for at historien gang på gang har vist os at stort er lort og vi ikke menneskeligt kan løbe hurtigere end kroppen og sjælen kan følge med til. Vi står midt i det nu med Coronaen og SKAL sætte forbruget ned, genbruge og reparere og derfor er det ikke tiden til at bygge mere. Vi skal rydde op og anerkende en ny velfærd der ikke handler om at forbruge. Vi skal stoppe op og sætte farten NED og få kvalitet og roen tilbage til et mere naturligt liv. Erkende at den kultur vi har skabt, er gået alt for vidt. Det er det vi skal nu, på ALLE punkter. **Vi skal helt sikkert IKKE ændre vores love og fredninger for at støtte vores dårlige adfærd**. Jeg ved snart ikke hvad jeg skal med det hele. Har mest lyst til at melde mig ud af karussellen, ud af ræset, Vi er i dyb sorg over at miste vores hjem som er MEGET hjem for os og tænker at der er alt for mange klubber, hvor mænd dominerer med den tankegang, der har ført os til det byggemareridt vi står i nu. Altid bygge nyt .... aldrig rydde op.

Lige nu snakker man meget om biodiversitet. Med de motorvejsindhegninger som kommer til at dele vores naturområder op, kommer vi senere til at snakke om indavl. Aborterne bliver så små og dyrene bliver spæret inde i små populationer så indavl er uundgåelig. Som det er oplevet i andre lande.

Flere motorveje er en gammeldags måde at tænke på den svarere slet ikke til den nye tid vi bevæger os imod. **Vi skal helt sikkert IKKE ændre vores love og fredninger for at støtte vores dårlige adfærd**. Egholm motorvejen bør derfor ikke etableres.

Hilsen

Kurt Lauridsen

Bilag:

Hver dansker har 12m vej

Hver dansker har i gennemsnit en ½ bil

5,8mill dansker i 2021

Hjortevildt **dræbt** i trafikken 25000 pr. år. Tallet er fordoblet på 15 år.

Miljøstyrelsen mener tallet for hjorte dræbt i trafikken alene ligger på 40.000-50.000

930.000pattedyr dræbes pr. år. Hvor af 250.000 må betegnes som større pattedyr.

Fordobling af co2 udledning får man ved at trafiktrykket stiger bare ved det at en vejstrækning overgår til en motorvej. Hastigheden stiger fra 80km/t til 120km/t

Udpluk fra:

Betænkning nr. 1391 fra

Trafikministeriets Ekspertudvalg

København 2000

1974 Acceptabel støj udendørs 45dB(A)

1978 Acceptabel støj udendørs 55dB(A)

I dag er den vejledende grænseværdi i boligområder institutioner og udendørsområder 58dB(A)

(Det betyder at man nu acceptere **4 gange** så meget støj, bare fordi man har hævet grænseverdien) (Det betyder lyd indenfor overstiger 40dB(A) hvilket giver koncentrations problemer, søvnbesvær for over 50% af de berørte. Hører problemer for ældre mennesker og problemer med at gennemføre en samtale eller en telefonsamtale)

Forslag om at hæve accepts-grænsen til 65dB(A)

L_{Aeq} udendørs

dB(A)

70-75: Belastning af almenbefindende, øget brug af nervemedicin. Samtale udendørs yderst vanskelig. 85 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

65-70: Samtale udendørs meget vanskelig. 65 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

60-65: Samtale udendørs vanskelig. 45 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

55-60: Samtale udendørs vanskelig. 25 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

50-55: Samtale med normal stemmeføring mulig på forholdsvis kort afstand. 10 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.

45-50: Normal samtale mulig. Ingen angiver at være stærkt generet af støj.

L_{Aeq}indendørs

dB(A)

40-45: Samtale vanskelig med ældre og hørehæmmede. Telefonsamtale vanskelig. Evnen til koncentration, fx. ved læsning, nedsættes. 45-60 % angiver søvnforstyrrelser.

35-40: 15 % angiver at være forstyrret under samtale og radio/TVlytning. Undervisning vanskelig. 20-40 % angiver at være forstyrret under søvn. Ved 35 dB(A) angiver ca. 10 % at være generet af støj. Ved 40 dB(A) angiver ca. 90 % at være generet af støj.

30-35: 0-10 % angiver at være generet af støj.

L_{Amax}indendørs

dB(A)

70 : 90 % vækkes.

55: 50 % vækkes. Ringe søvnkvalitet.

40-45: Ca. 10 % vækkes.

HØRINGSSVAR vedr. Forslag til Lov om anlæg af en Tredje Limfjordsforbindelse

Hermed endnu et forsøg på at sætte ordentlighed og fornuft i spil i forbindelse med høringen om Egholm-forbindelsen som den tredje Limfjordsforbindelse.

Forløbet har været så langt, at det virker uforståeligt at det ikke kan blive en smule længere i lyset af de allerseneste års udvikling. At fastholde tænkning og beslutninger helt tilbage fra for ti år siden giver ikke mening. At tilsidesætte helt nye chokerende risiko-opdagelser med et pennestrøg virker direkte uansvarligt.

Der er klare tal, der dokumenterer at forbindelsen over Egholm ikke løser problemet, ja ikke engang nedbringer det, som følge af den almindelige trafikudvikling i anlægsperioden. Alligevel insisterer Aalborgs politikere og embedsmænd på at det skal gennemføres sådan – dyrere, vanskeligere og mere skadeligt end andre muligheder.

Og alligevel afvises det stædigt at undersøge de alternative muligheder, både den for længe siden foreslåede østforbindelse med ekstra tunnelrør og de senest foreslåede alternativer med "city-tunnel" som ny linjeførimg.

I stedet insisteres på det mest forurenende, mest støjende, mindst nyttige, mest landskabs- og miljøødelæggende forslag – som ovenikøbet medfører en stor, endnu ikke analyseret risiko for frigørelse af asbestaffald i særdeles alvorlige mængder.

Jamen, vi skal lette trafikpresset gennem Aalborg, lyder et ofte gentaget argument for Egholmforbindelsen. Men netop den forbindelse vil jo, som grundigt dokumenteret, øge trafikken på tværs af Aalborg ganske betydeligt – og ikke mærkbart nedbringe presset på hverken tunnel eller Vesterbro-Limfjordsbroen.

Velkendt er også de voldsomme og ubodelige skadevirkninger det vil have, at man med en ny motorvej med højbro og det hele dels lukker Aalborg inde med motorveje på alle sider, hvorved udviklingsmulighederne for byen begrænses helt uhensigtsmæssigt, dels skader naturen selv og muligheden for at opleve naturskønhed uforstyrret ganske tæt på storbyen. I Hasseris Enge ødelægger man endda med åbne øjne og fuld erkendelse en lang række eksisterende boligmiljøer og kommende muligheder.

Og klima-bestræbelserne? Er det virkelig vejen frem at bygge endnu et kæmpe motorvejsprojekt, der endnu engang vil medvirke til at øge trafikpresset og CO2 udledningen?

Det fremstår som en nedfrosset politisk stædighed: Flertallet har talt. Egholmforbindelsen er den eneste mulighed. Her skal intet laves om.

Men samtidig fremføres en mængde seriøse, gennemtænkte argumenter imod – og fremsættes adskillige veldokumenterede, helt saglige alternative forslag, som nu bare afvises pr automatik.

I Aalborg har byrådet gennem årtier støttet og tilskyndet til enorme mængder høje, ensartede byggerier på alle mulige nye lokaliteter – og ikke mindst langs hele havnefronten på begge sider af fjorden. Først nu, da de sidste grunde er blevet fuldt bebygget, begynder en vis eftertanke at melde sig. Vi skulle nok lige have tænkt os om. Den øjeblikkelige indtægt er kortsigtet – skaderne på bymiljøet er særdeles langsigtede.

Man kan iagttage limfjordsforbindelsen på samme måde: Den politiske triumf i at få sin vilje og sit politiske monument er kortsigtet. Står broen der først, er resultatet mere end langsigtet. Skaden kan ikke gøres god igen.

Spørger man politikerne i Aalborg og nabokommuner bliver svaret det samme. Der er ikke mere at komme efter. Her er alle låst. Og den musketér-ed er Transportministeren med i.

Så ansvaret ligger hos Folketingets politikere og embedsværket. Her bør være perspektiv og fremtidstænkning, som ikke er låst fast på forhånd.

Her bør fornuft og ordentlighed stå forrest.

Med venlig hilsen

Lars Borberg

Forlag til anlægslov strider mod grundloven

Lars Ramhøj, landinspektør, lektor emeritus

Af § 8 i forslaget til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at ledningsejerne skal betale for de ledningsarbejder, der nødvendiggøres af vejanlægget. Retspraksis tegner ganske vist et billede, hvor ledningsejer ofte skal betale gildet. Men her går forslaget for vidt, når det pålægger ledningsejerne at betale for ledningsarbejder, foranlediget af vejanlægget.
Det er ganske enkelt grundlovsstridigt.

Mange domme har gennem den seneste årrække fastlagt retsstillingen mellem ledningsejere, grundejere og anlægsmyndigheder. Det overordnede billede er, at ledningsejere, der ikke eksplicit har sikret sig mod udefrakommende forstyrrelse af deres tilstedeværelse - og som derfor ligger på gæstevilkår - selv må bekoste de arbejder, der nødvendiggøres af grundejerens dispositioner og myndigheders vejarbejder.

Af § 8 i forslaget til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse fremgår, at ”arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsarbejdet i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren”. Det gælder ifølge forslaget, hvis ledningens tilstedeværelse ikke eksplicit er sikret (som nævnt foran).

Ledninger, der er anbragt af ejendommens ejer er ikke sikret eksplicit som nævnt i stk.2. Men de ligger ikke på gæstevilkår. De *udgør en bestanddel af ejendommen, og de er følgelig beskyttet af grundlovens § 73.* Hvis tredjemands lovlige dispositioner indebærer afståelse, forandring i ejendommen, dens tilbehør eller giver anledning til ulemper for ejendomsejeren, er det tale om et ekspropriativt indgreb, som skal erstattes. Det kan f.eks. være omlægning, beskyttelse eller andre indgreb i ledninger og tekniske anlæg, ejendommens ejer har etableret på ejendommen.

Projektet for den 3. Limfjordsforbindelse indebærer anlæg af veje og udfletningsanlæg på kommunalt ejede grundvandindvindingsområder, hvor kommunens mest vigtige og største drikkevandsindvindingsanlæg er etableret.

Vejanlægget vil indebære betydelige og bekostelige ændringer af disse kommunalt ejede anlæg og etablering af nye beskyttelsestiltag for at værne grundvandet. Som alle andre ekspropriationsindgreb skal der betales erstatning for de udgifter og tab mv., indgrebet medfører, jf. GRL § 73.

Det drejer sig om betydelige beløb, der naturligvis ikke skal bekostes af ledningsejeren (vandforbrugerne), men af anlægsmyndigheden (skatteborgerne), og udgiften skal derfor indregnes i budgettet for den nye motorvej.

§ 8 skal derfor ændres, så bestemmelsen respekterer gældende ret.

Til Vejdirektoratet
Att.: nfc@vd.dk

30. december 2021

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Indledning
Som det fremgik af de tusindvis af høringssvar vedrørende den til brug for lovforslaget udarbejdede opdatering af VVM-undersøgelsen, er der stort set ikke tal på argumenterne imod den foreslåede motorvejsforbindelse over Egholm – gående fra "rene" naturhensyn over miljøhensyn, retlige hensyn og ren logik i forhold til formålet med forbindelsen.

Da mange af disse hensyn allerede er beskrevet i høringssvar vedrørende lovforslaget og VVM-undersøgelsen, vil jeg begrænse mit høringssvar til to punkter, som jeg anser for at være kardinalpunkter mod det fremsatte lovforslag – og som jeg vurdere bør vække generel tværpolitisk interesse.

Egnsudvikling – ikke trafikaflastning
Det egentlige formål med loven er ikke direkte udtrykt i lovens forarbejder, men loven "sælges" politisk på, at den tredje limfjordsforbindelse over Egholm er nødvendig af hensyn til de massive trafikale problemer, der er opstået og vil opstå i tilknytning til den eksisterende limfjordstunnel i Aalborg Øst.

Som det efterhånden må være Folketinget bekendt, er den foreslåede motorvejsløsning over Egholm **ikke** en optimal løsning for afhjælpning af de trafikale problemer over Limfjorden, da aflastningen af de eksisterende to limfjordsforbindelser er så ringe og så tilmed ekstrem dyr, at forrentningen af projektet er nærmest bagatelagtig.

Det er her vigtigt at fremhæve, Vejdirektoratets beregninger om en forventet aflastning på 24 % bygger på aldeles urealistiske fremskrivninger af trafikbelastningen frem til 2020 med kun 1,2 % mod en i øvrigt forventet stigning på 4.1 % på det øvrige motorvejsnet. Herudover er det efterhånden temmelig udførligt beskrevet i de mange høringssvar og den offentlige debat, hvordan en vestlig motorvejsring ikke afhjælper på det forhold, at den absolutte hovedpart af den Nordjyske trafik over Limfjorden vil være koncentreret omkring det østlige Aalborg og østlige del af Vendsyssel, og at en omlægning af ruten væk fra den direkte trafikåre vil medføre ekstra kilometer og tid. Dels vil en trafikaflastning via den foreslåede Egholmforbindelse vil således være en dråbe i havet i forhold til trafik, dels vil den ikke fjerne det fortsatte pres på den nuværende limjordstunnel.

Begrundelsen for den lokalpolitiske interesse for Egholmforbindelsen er aldrig kommet rigtig frem i lyset, men som flere har påpeget, er der i alle tilfælde i hvert fald tale om hensyn, der ikke tilgodeser en optimal udvidelse af de eksisterende limfjordsforbindelser, men som nærmere tilgodeser

egnsudviklingshensyn (i forhold til Jammerbugt Kommune og Thisted Kommune), samt et politisk ønske om at få en motorvejsafkørsel ved Aalborg Lufthavn (hvilket man i øvrigt nemt kunne få allerede via det eksisterende motorvejsnet).

En anden tese er, at man med etableringen af en vestlig forbindelse kan få tildelt ikke bare ét kæmpe statsligt (delvist) finansieret anlægsprojekt, men to, da det efter færdiggørelsen af en motorvejsforbindelse over Egholm vil stå klart, at den bekostelige nye motorvej ikke har afhjulpet trafikproblemerne over Limfjorden, samtidigt med, at "end-of-life" for den eksisterende limfjordsforbindelse nærmere sig.

Som folketingspolitiker bør man derfor afkræve Regeringen et klart svar på, hvorfor det er så vigtigt at afsætte over 7 mia. kr. til et egnsudviklingsprojekt, når det er et trafikaflastningsprojekt, der er behov for?

Manglende mulighed for politisk valg af alternativ placering
Den til brug for lovforslaget udarbejdede VVM-undersøgelse er en "bestilt opgave" for så vidt angår placering og udførelse af en tredje limfjordsforbindelse, baseret på en politisk aftale i 2014.

Således indeholder VVM-undersøgelsen ikke vurderinger eller beskrivelser af alternative placeringer for forbindelsen, herunder en evt. mulig østlig forbindelse, jf. VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, litra d) og direktivets bilag VI, punkt 2, hvorefter det er krav, at VVM-undersøgelser skal indeholde "*…beskrivelse af de rimelige alternativer (f.eks. vedrørende projektets udformning, teknologi,* ***placering*** [min fremhævning]*, dimensioner og størrelsesorden) som bygherren har undersøgt og som er relevante for det fremlagte projekt, og dets særlige karakteristika, og angivelse af hovedårsagerne til det trufne valg, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne.*"

Afgrænsningen af placering og udførelse blev i 2014 politisk afgrænset til en motorvej over Egholm på baggrund af en alternativ løsning, en ny østlig firesporet motorvej, der rent økonomisk må betragtes som **en karikatur** af et alternativ, set i forhold til de mange alternativer, der reelt findes, og som inden for det seneste år er blevet beskrevet af trafikforskere, bl.a.

- en "Citytunnel"
- en "Ådalsforbindelse"
- En omlægning af "kridtsvinget"

Det er min vurdering, at direktivets krav om beskrivelse af alternative placeringer, uanset karakteren af forudgående politiske aftaler, ikke kan fraviges, og at VVM-undersøgelser derfor **skal** indeholde forslag til alternativ placering af projektet, særligt når en sådan alternativ placering er både fysisk- og økonomisk mulig. I modsat fald vil formålet med VVM-undersøgelser kunne udvandes, hvor mindre miljøbelastende alternativer på forhånd kan fravælges politisk, hvorefter VVM-undersøgelsens afgrænsning, og det efterfølgende politiske "spillerum" på forhånd afgrænses til valg af placeringer eller løsninger, der målt efter saglige kriterier er langt mere miljøbelastende eller urentable usaglige end mulige alternativer, der iht. direktivet skal indeholdes i undersøgelsen.

Dette gælder så meget desto mere i de situationer, hvor afgrænsningen reelt er foretaget mere end 6 år før den politiske beslutning, og hvor det er åbenbart, der er fremkommet ideer til nye løsninger, der ikke var til rådighed på beslutningstidspunktet.

Med det aktuelle lovforslag vil Folketingets beslutning således være baseret på en opdateret VVM-undersøgelse, der nok indeholder opdaterede oplysninger om påvirkningen af bl.a. miljøet, men som står alene og ikke kan sammenholdes med økonomi eller miljøpåvirkningerne ved alternative løsningsforslag, og som derfor mangler relativ værdi.

Den opdaterede VVM-undersøgelse er derfor i retlig henseende mangelfuld, og vil efter min opfattelse udgøre **et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag i strid med direktivet**.

Som folketingspolitiker bør man derfor afkræve Regeringen et klart svar på, om nogle af de foreliggende alternativer 1) kan udgøre mindre miljøbelastende, og mindre miljørisikable, alternativer til en Egholmforbindelse, 2) kan anlægges billigere end en Egholmforbindelse og 3) kan understøtte en mere effektiv afhjælpning af trafikbelastningen over Limfjorden?

Venlig hilsen

Lasse Stender
Aalborg

Hermed min kommentar til den foreslåede anlægslov af 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.

Følgende er forfattet sammen med min mand som har indsendt særskilt – men jeg har dog tilføjet flere synspunkter i mit eget selvstændige høringssvar.

Kære stillingtager: Jeg vil bede dig LYTTE til borgerne der er meget bekymrede for denne linjeføring. Det er tid til eftertanke. Vi har brug for naturen og ren luft og drikkevand!!!
Indtil videre er der IKKE blevet lyttet – det er OKAY at sige NEJ til denne altødelæggende linieføring.

Anlægslov i Egholmlinjen er fejlagtig, ufuldstændig og uordentlig og SKAL DROPPES!!

Det er uanstændigt og udemokratisk, at der ikke foreligger undersøgelser af alternativer, som er bedre og billigere (f eks et ekstra rør i øst ved det nuværende, Citytunnel eller Ådalsforbindelsen (sidste 2 er nye forslag - og vedhæftet))
Mange ting har forandret sig siden 2014, og hele processen vedr forbindelsen har været udemokratisk og lukket.
Enhver privat virksomhed ville indhente flere tilbud i forbindelse med kæmpe store investeringer! – og INGEN med sin sunde fornuft intakt, ville vælge en løsning, der er så lavt forrentet som denne.

At sætte den almindelige lovgivning ud af kraft og overlade til udøvende myndighed at varetage lovgivningen er dybt uetisk og uansvarligt.
Indtil videre har transportministeren ikke udvist ansvarlighed i forhold til både støj, natur og asbestsituationen i Aalborg (se vedhæftede Asbestnotat fra GeoHav). Det er dybt foruroligende.
De kæmpemæssige deponier med Asbest som Egholmforbindelsen skal gå hen over, udløser en kæmpe risiko for borgerne i området, samt de medarbejdere der skal håndtere det.
Forholdene vedr asbest skal undersøges og VVM skal opdateres og være fuldstændig retvisende, før man overhovedet kan tage stilling til en anlægslov.
I Ingeniørens glimrende artikel fra 22. december 2021 [https://ing.dk/.../professor-mulig-asbestforurening-kan...
undrer det at Vejdirektoratet vildleder et fagblad med at henvise til et ministersvar (vedhæftet opslaget: TRU ALM DEL 523), Vejdirektoratet selv har forfattet. Følgende er citeret fra artiklen;
Efter at være blevet præsenteret for Peter Paghs kritik, henviser Vejdirektoratet til et ministersvar, hvor der står:
»En problematik med eventuelle, ukendte forekomster af nedgravede asbestholdige materialer i selve traceet for motorvejen løses i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest.«

DET ER ET KÆMPE PROBLEM AT TRANSPORTMINISTEREN IKKE VIL UNDERSØGE DENNE LURENDE MILJØKATASTROFE INDEN EN ANLÆGSLOV BESLYTTES!! DYBT FORKASTELIGT OG UANSVARLIGT!!!!! MAGTARROGANCE AF VÆRSTE SKUFFE!!

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by, og Egholmlinjen vil tage det sidste kvælertag om byen.
Naturen vil lide, borgerne i Aalborg vil lide både sundhedsmæssigt og mentalt, når de frarøves de

sidste rekreative områder der er tilbage. Det er sørgeligt, og kan i sidste ende blive omkostningstungt for kommunen pga sygdom.

Drikkevandet trues - allerede i anlægsfasen vil der komme varige skader ifølge VVM. Det er simpelthen IKKE en chance nogen må tage!!.
De pesticider der er fundet i en boring (ikke medtaget i VVM) vil brede sig til de øvrige boringer. Vandindvindingsområdet i Drastrup er meget skrøbeligt og ubeskyttet, og al forurening siver direkte ned i grundvandet. Drastrup har været beskyttet i mere end 30 år - og det bør forblive sådan for fremtidige generationers skyld.

Naturen i Aalborg Vest som vi til dagligt færdes i og finder ro, bliver ødelagt, og de truede dyrearter, som vi er forpligtet til at beskytte, vil sandsynligvis forsvinde. Det er simpelthen IKKE i orden.

Rent økonomisk er Egholmforbindelsen urentabel - 3,4 % er langt under hvad det er forsvarligt at investere næsten 8 milliarder i noget, som ikke løser problemet i Aalborg alligevel.

Egholmforbindelsen er at ødsle med borgerne penge - og gamble med borgernes helbred og trivsel.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg. Vil DU være med til at kvæle Aalborg??

Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Hilsen
Laura Thomsen

Vejdirektoratet
Att. Niels Fejer Christiansen

Aalborg den 1. januar 2022

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed fremkomme med mit høringssvar ift. beslutningen om at anlægge en 3. Linieføring og motorvej over Egholm.
Jeg finder, at en 3. Linieføring og motorvej over Egholm på flere områder vil have store og fatale konsekvenser for lokalbefolkningens både fysiske og mentale sundhed:

Vedr. asbest:

Ifm. anlægning af motorvej over Egholm vil asbestdepoter i Nr. Sundby og Aalborg Vestby skulle graves op, og asbeststøvet, som frigives ifm. opgravningen, vil kunne give fatale sundshedsmæssige følger - og i værste fald lungehindekræft. Det er uansvarligt at udsætte borgerne i Aalborg og Nr. Sundby for risiko for denne asbestpåvirkning.

Vedr. støj-gener:

En motorvej over Egholm vil medføre store støj- gener og kan have store sundhedsmæssige konsekvenser for borgere i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby. Det er påvist, at kontinuerlig støjpåvirkning kan give stress-symptomer og desuden give kræft og hjerte-kar-lidelser. Det er uforsvarligt at vedtage anlægning af en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for mange borgere i og omkring Aalborg.

Sidst men ikke mindst finder jeg, at det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens klimapåvirkning i en tid, hvor netop klima-hensyn er så essentielt. Jeg stiller mig desuden undrende overfor, at spørgsmålet om bevarelse af den unikke natur, som er på Egholm er blevet nedprioriteret i den politiske beslutningsproces. Der vil ifm. en linieoverføring og motorvej over øen ske en negativ påvirkning af de truede og beskyttede dyrearter og planter.

Med venlig hilsen

Lene Rysgaard Larsen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Kære Vejdirektorat, beslutningstagere og politikere.
(v. Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk)

Jeg vil på det kraftigste opfordre til genovervejelse af en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby.

Jeg er bosiddende i Aalborg Vest og holder meget af området, det vil få meget store konsekvenser for Vestbyen. Det har været tydeligt under de sidste 2 års pandemi, hvor behovet for rekreative og grønne arealer for Aalborgs borgere, har været stort.

I Vestbyen har der været nærmest en folkevandring fra midtbyen, for at komme ud i det grønne. Hen over sommeren, hvor vi har været frie for den værste epidemi, har Aalborgenserne besøgt Vestbyen og Egholm i tusindvis. Selv bruger jeg, familie og venner Vestre Fjordpark rigtig meget. Egholm ligger kun fem minutters sejlads fra Vestbyens grønne steder.

Jeg frygter at det liv ved fjorden vil blive betydeligt støjramt og at det vil skabe rigtig meget trafik i f.eks, Peder Skrams Gade, hvis motorvejsprojektet gennemføres.

Peder Skrams Gade er stærkt trafikeret og støjniveauet i beboelserne og i de grønne arealer er så stor, at man dårlig kan tale sammen. Der er ingen fodgængerfelter og intet trafiklys til at holde hastigheden nede for bilerne og krydset ved Dannebrogsgade er umuligt at komme ud af. En motorvej over Egholm, vil yderligere forhindre adgangen til det liv, som udspiller sig langs fjorden, og øge trafikstøjen drastisk. Allerede i dag, klager Vestbyens beboere i kvarteret over støj fra trafikken og over manglende parkeringsmuligheder.

Det særlige ved Vestbyen/Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at det blæser meget ind. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet. Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går langs med Egholm til punktet der kaldes "Verdens ende" kan man høre en bil køre på gruset på Egholm eller når færgen lægger til derovre.

Valget af det nye byråd indikerer ligeledes et betydeligt fravalg af den løsning, der i anlægsloven for en ny limfjordsforbindelse og de nævnte forringelser. Derfor er det forkasteligt at denne høring finder sted, inden det nye byråd mødes her i det nye år.

Jeg er alvorligt bange for de store konsekvenser denne linjeføring har. Og så har jeg ikke engang nævnt min bekymring for de asbest depoter, der er i linjeføringen.
Det planlægges at man graver i disse depoter for at anlægge motorvejen. Katastrofe!!
Oveni har vi en trafikminister, der nedgør og latterliggør den utryghed, der er i forhold til de dødsensfarlige asbest depoter. Asbesten er der! Og Aalborg Kommune har i løbet af det seneste år sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten ligger frit.

Jeg synes også, at vi skal have gjort noget ved de trafikale problemer i Aalborg centrum, der som jeg ser det, skyldes uheld og trængselsproblemer i tunnelen. Så i realiteten drejer det sig kun om myldretids problemer morgen og eftermiddag - det kan en motorvej i Egholmlinjen ikke løse.

Rigtig mange tror fejlagtig at motorvejen kobles på E45. Så der mangler oplysning og information og den har der har været, har været manipulerende. Det er irriterende, når forskere har foreslået flere andre løsninger, der kan afhjælpe denne problematik på langt billigere måde.

Så vi er nødt til også at se på økonomien i vedtagelse af denne anlægslov - og det er derfor for mig helt ulogisk og ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået. Tilmed med tvivlsom finansiering fra Aalborg Kommune - som desværre har lovet en medfinansiering af projektet på kr. 600 millioner. Om det er lovligt, må myndighederne afgøre. Jeg tror det ikke.

Desuden taler forskere om, at det også vil påvirke vores grund- og drikkevand, da der vil blive gravet i Drastrup området, som denne anlægslov vil ophæve en form for fredning, som tidligere er blevet vurderet på grund af drikkevandet. Egholmmotorvejen kan få uoverskuelige konsekvenser for vores drikkevand.

Derfor er der brug for at vejdirektoratet og politikere stopper op og tænke sig godt om! Der er bedre og billigere løsninger - og som passer til det samfund vi gerne vil have til kommende generationer.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, kigger på de indsigelser, som kom fra forskere og foreninger i forbindelse med seneste VVM her i Aalborg og tage dem alvorligt og kigge på det en gang til.

Vi har faktisk brug for at gøre noget nu ved de trafikale udfordringer - kom i gang med et ekstra rør i tunnelen nu … det, vi har nu holder ikke evigt.

Rigtig godt nytår

Linda Leifs
[redacted]

29/12 2021

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM redegørelsen 2021" og "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

INDSIGELSE VEDRØRENDE ØDELÆGGELSE AF DRIKKEVAND

Indsigelse vedr. Egholm motorvejen og de drikkevandsområder der ødelægges ved anlæggelse af denne.

Der er mange argumenter for, hvorfor Egholm motorvejen bør fravælges. En af de væsentligste er efter min mening ødelæggelsen af store dele af Aalborgs drikkevand.

Egholm motorvejen gennemskærer særlige drikkevandsområder (OSD) og indvindingsoplande til aktive vandforsyningsanlæg, der skal beskyttes. Områder med (OSD) dækker de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. OSD-områderne omfatter grundvand, der indvindes til større og mindre vandforsyninger af regional betydning, eller som kan få regional betydning i fremtiden. (s. 417 i Miljøkonsekvensrapport)

I VVM redegørelsens Miljøkonsekvensrapport står der på s. 421 at: "Der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår". Og efterfølgende: *"Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet."*

Rent vand – kildevand – livets grundstof

I VVM-rapporten oplyses: Linjeføringen betyder, at der etableres motorvejsanlæg, som gennemskærer områder med særlig drikkevandsinteresser (OSD) og tæt op ad almene vandværkers kildepladser, hvor en stor del af drikkevandet til Aalborg Kommune indvindes.

Syd for Limfjorden går motorvejen gennem Aalborg Forsynings store kildeplads ved Drastrup Enge og kildepladsen til det mindre private vandværk Drastrup Vandværk.

Drastrup Kildepladser har 12 aktive indvindingsboringer og er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidigt er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune (s. 419), der skal beskyttes.

Nord for Limfjorden krydser motorvejen det nordvestlige område af et OSD-område og kommer tæt på Lindholm Vandværks nye kildeplads Vikingevej. Disse to kildepladser har i alt syv aktive indvindingsboringer, der skal beskyttes.

Sårbarhed.

Grundvandsmagasinernes undergrund består fortrinsvis af kalk, sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag. I området ved Drastrup og Hvorup er der overvejende ingen beskyttende lerlag. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/381).

Et ubeskyttet grundvandsmagasin er meget sårbart over for forurening med nitrat og andre forurenende stoffer, og generelt er grundvandsmagasinerne syd for Limfjorden præget af højt nitratindhold. Aalborg Forsynings kildepladser skal kunne overtage andre vandværker med drikkevand, hvis de skulle få problemer, med at levere vand af drikkevandkvalitet. Det øger områdets beskyttelseskrav kraftigt.

Ved det sydlige kildepladsområde, Drastrup I er grundvandsspejlet frit, og står ca. 0,5 m under terræn. I det nordlige kildepladsområde, ved Drastrup II, står grundvandsspejlet ca. 0-0,6 m under terræn. Der indvindes drikkevand ved Drastrup I og Drastrup II og analyser af vandtypen indikerer, at grundvandsmagasinet er sårbart, og at grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen. Størstedelen af indvindingsoplandet til Aalborgs vand - Drastrup kildeplads - er fastlagt som nitratfølsomt indvindingsområde og indsatsområde.

Ovennævnte faktuelle oplysninger fastslår, at grundvandsmagasinerne i Aalborg Kommune mange steder er dårligt beskyttet fra naturens side og derfor meget sårbare overfor nedsivende miljøfremmede stoffer. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/531).

Jeg har været i kontakt med beboere i Drastrup og fået oplyst, at de matrikler der har mark/eng tæt på boringerne, er underlagt stramme restriktioner og de får årligt kontrolbesøg.
En af lodsejerne oplyser: ”Vi har påbud om, at vi ikke må sprøjte eller gøde vores have og vi må kun have 1½ hest på vores ejendom. Selvom arealet er på 1,5 ha (15.000 m2) tåler grundvandsmagasinerne ikke en større belastning grundet deres store sårbarhed. Ejendommen ligger ikke engang ovenpå drikkevandsområderne – men da grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen, er belastningen af 1+½ hest max-grænse.

1½ hests urin/afføringer er altså grænsen for at undgå forurening og dermed kemisk forandring af grundvandets sammensætning. Det er særdeles tankevækkende.

Det er derfor meget svært at forstå, at en 4-sporet motorvej placeret direkte over drikkevandsmagasinerne, har lavere miljømæssig påvirkning af drikkevandet end 1½ hest.

Hvorledes kan ovenstående viden forenes med etablering af en 4-sporet motorvej over vores og kommende generationers grundvand?

Rambøll har vurderet, at *påvirkningen af grundvandsmagasinerne* primært forventes at ske i anlægsfasen, hvor der skal foretages en midlertidig grundvandssænkning. Grundvandssænkningens omfang og den præcise konsekvens er for Rambøll ukendt, det hele beror på et skøn.

Jeg har nedenstående samlet en liste med nogle af de påvirkninger grundvandsmagasinerne ifølge Miljøkonsekvensrapporten udsættes for:

- Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer
- Oppumpning vil kunne medføre ind- og op trængning af saltvand
- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.
- Sænkning af grundvandet kan medføre, at den naturlige grundvandskemi ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet. Det kan f.eks. føre til øget nedsivning af nitrat og evt. iltning af pyrit, som kan medføre et øget nikkelindhold i grundvandet
- Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible (varige skader) lokale ændringer af grundvandkemien. Begrebet lokalt omfatter et område i en radius af 2-10 km fra projektet eller dens aktivitet. Da magasinerne flere steder er meget sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til de primære magasiner.

Rambøll konkluderer: *De miljømæssige konsekvenser af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, vurderes til at være moderat.*

En moderat påvirkning defineres i Miljøkonsekvensrapporten således:

- Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed. Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader.

Der forekommer altså påvirkninger af de naturlige grundvandskemiske forhold, når betegnelsen *moderat* er i spil. Graden af den miljømæssige konsekvens afhænger af områderne sårbarhed. Rambøll oplyser adskillige gange i VVM-rapporten, at grundvandsmagasinerne har meget høj sårbarhed overfor miljøpåvirkninger. Side 423, 426, 427, 433 og 434.

Geografisk udbredelse af miljøpåvirkninger deles op i to:

- Stor udbredelse: Påvirkningens udbredelse omfatter et område i en radius af 10-50 km fra projektet

- Eller langvarig karakter: Påvirkningen vil forekomme i ét eller flere år og som kan give visse irreversible skader (varige)

Miljøpåvirkningen kan give irreversible (varige skader), men lokale skader i en radius af 2-10 km fra projektet eller dens aktivitet.

Grundvandsmagasinerne radius oplyses ikke i rapporten, men ift. det der er angivet på fig. 23-3 og fig. 23-4 vil varige skader kunne sprede sig over hele arealet af de områder, der er angivet på kortene.

Det er særdeles svært at gennemskue, at sprogbrug som "moderat" og "lokale skader" reelt dækker over varige (irreversible) skader, som strækker sig over mange kilometer og det kan ikke betegnes som andet end meget misledende at ord ikke står mål med de faktiske konsekvenser.

Der findes talrige konklusioner, der ved første øjekast, synes ubetydelige eller tålelige – men ved nærmere eftersyn vil Egholmmotorvejens etablering medføre mange varige ødelæggelser, samt diverse miljøbelastninger.

Ordet MODERAT findes anvendt mere end 200 gange i miljøkonsekvensrapporten.

Sammenfattende konklusion

I VVM/Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen, står der*: der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår, f.eks. anlæggelse af tæt membran under et virksomhedsareal, som evt. kan true grundvandet. Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet. (*s. 418)

Der vil allerede i anlægsfasen, i forbindelse med grundvandssænkningen, forekomme påvirkninger af kvaliteten af den naturlige grundvandskemiske sammensætning. Allerede der er dette projekter i strid med de beskyttelseskrav der gælder for OSD-områderne*: "Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet."*

Den 3. Limfjordsforbindelse kan derfor ikke anlægges med den geografisk placering, der er fremlagt i projektbeskrivelsen.

VVM-opdateringen giver endvidere ingen bud på, hvor omfattende og kraftige de ødelæggende påvirkninger af grundvandsmagasinerne naturlige grundvandskemi vil være ved grundvandssænkningen i forbindelse med etableringen af motorvejen. Ej heller kan der gives en garanti ved drift, om, at der ikke vil ske uheld/ulykker på motorvejen, som ødelægger drikkevandet.

Og der sker ulykker på motorvejene. Selv ikke lovgivning kan forhindre at biler forulykker, slynges af vejanlægget og lander et godt stykke ud i terrænet. I den forbindelse sker der ofte udslip at såvel benzin/diesel/olie med fatale konsekvenser for drikkevandsområder.

Egholmmotorvejen må betegnes som værende HØJRISIKO grundet kildepladsernes kolossale store sårbarhed overfor selv små mængder af påvirkning. De miljømæssige vurdering, hviler på sitrende søjler – det afkodes tydeligt gennem hele rapporten. Derfor er Egholmmotorvejen reelt ikke et muligt valg.

Livets sårbarhed og betydningen af varige ødelæggelser må vi kunne forvente, tildeles central betydning, idet det har afsæt i menneskers, dyrs, planters, … jordens eksistens. Alle uanset politisk overbevisning har brug for rent drikkevand. Så livsvigtig er det.

ET LANDS NATURRESURSER ER EN FÆLLES NATIONALFORMUE, hvoraf slægt på slægt lever. Én eneste generation kan lægge et område øde, som ikke snesevis af efterfølgende slægter kan bringe på fode igen.

Det politiske system, skal ikke lide af angsten for at virke utroværdig, fordi de tør forkaste en løsning til fordel for en anden og bedre, slet heller ikke når der allerede i anlægsfasen overskrider de krav der stilles i forhold til beskyttelse af OSD drikkevandsmagasiner.

Det eneste rigtige er at indstille til, at der arbejdes på et alternativt fremtidsholdbart trafikmønster, der har afsæt i et dugfrisk vidensgrundlag. På denne måde vil vi som land være på rette kurs ift. klima, bæredygtighed, overholdelse af internationale underskrevne habitats direktiver, økonomisk samfunds - investering der sikrer livsvilkår på bedste måde. Denne tænkning skaber bæredygtig udvikling.

Jeg kan ikke finde én eneste kvalitet ved motorvejen, som er vigtigere end det at kunne åbne vandhanen og give sit barn, sin ven, sin mor, sin far, ens gæst, en selv, en fremmed .... et glas frisk vand tappet direkte fra vandhanen.

Egholmlinjen skal opgives.

Rent vand er
LIVETS GRUNDSTEN

Venlig hilsen

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

29/12 2021

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM redegørelsen 2021" og "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

Indsigelse. Egholmmotorvejen er i strid med beskyttelseskravet af Danmarks ansvarsart nr. 1. den lysbuget knortegås.

Lad os sammenholde antallet af det sorte næsehorn med antallet af lysbuget knortegås. Jeg har valgt denne sammenligning i håb om, at det giver en større forståelse af dens stærke beskyttelses krav, som Danmark har underskrevet og forpligtiget sig til at overholde.

- Der findes kun ca. 5630 sorte næsehorn tilbage på verdensplan. Vi kender alle alvoren bag dette tal. Kæmperne er gået i knæ. Det er ikke fordi de er syge.

- Der findes kun ca. 7.300 lysbuget knortegæs tilbage på verdensplan. Det er ikke fordi de er syge. 80 % af dem opholder sig i Danmark – 5.840 gæs.

- Ud af de 5.840 gæs befinder 94 % af dem sig periodevis i projektområdet for EGHOLMMOTORVEJEN, hvilket svarer til 5.500 knortegæs.

  Alle oplysninger stammer fra: Rambøll – 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM Egholmlinjen. Naturkortlægning

Miljøministeriet oplyser følgende på deres hjemmeside

Danmark er på verdensplan det vigtigste vinterkvarter for gæssene. (Citat. Miljøministeriet.)

FAKTA:

Bestanden af lysbuget knortegås om vinteren i DK udgør: 5.840 stk. Verdensplan: 7.300stk.

Bestanden af lysbuget knortegås i omkring Egholm er: 5.500 stk.

Bestanden af sort næsehorn på verdensplan er: 5.630 stk.

Antallet af sort næsehorn og antal af lysbuget knortegås omkring Egholm ligger skræmmende tæt, tæt op af hinanden.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm

Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke skal beskyttes af DANMARK.

Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

Jeg må gøre opmærksom på at Rambøll har varslet væsentlige forandringen af levevilkår for bl.a den lysbuget knortegås, hvis Egholmlinjen bliver virkelig. Her er en af dem.

Rambøll vurderer:

Samlet vurderes det, at anlægsfasen af Egholmlinjen ved medføre ***moderat*** til ***væsentlige*** konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssige tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. Det gælder først og fremmest strækninger gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm.

Påvirkning af fødegrundlag, tab eller forringelse af fødesøgningsområder (s. 359/531)

Udgravningen til sænketunnel forventes at ske i maksimal 10 mdr., fordelt over to vintersæsoner (november-marts). Størstedelen af trækfuglene i området for Egholmlinjen forekommer i vinterhalvåret, hvilket er sammenfaldende med de tidspunkter, hvor der er valgt at gennemføre gravearbejder til tunnellen ved Egholm Hage. Som følge af høje sedimentkoncentrationer i vandfasen/nedsat sigtbarhed kan fuglenes mulighed for føde forringes. Selvom mange af de forekommende vandfugle altovervejende er planteædende og i nogen grad kan forventes at være tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm- og vindhold, forventes konsekvenser af påvirkning af sedimentspild af være ***moderat,*** hvilket kan

ses i forhold til det store antal fugle, der forekommer i området. (359/531) Moderat påvirkning er en ret voldsom forandring, selvom ordet i almindelig daglig sprogbrug -betyder tålelig.

Påvirkningen af fuglene i takt med fortrængning som følge af arealindragelse, forstyrrelse og støjl .

I takt med arealinddragelsen vil områdernes tidligere egnethed til rast og fouragering for fuglene blive *reduceret* som følge af, at dele af ålegræsbevoksningen og bundfauna, forsvinder i takt med etableringen af tunnellen. Af de i 2019 – 2020 optalte fuglearter fremgår, at navnlig lysbuget knortegås og knopsvane forekommer i ret stor antal i området i feb – marts. (s.355/531) Samlet vurdering, som følge af fortrængning vurderes at være moderat til væsentlig.

Miljøemner, der påvirkes i *væsentligt* omfang:

Har høj eller mellemlang sårbarhed. Høj sårbarhed kan forekomme og indebærer: at et miljøemne, der har høj følsomhed over for påvirkninger ikke kan gendannes til dets oprindelige tilstand.
Der kan forekomme påvirkninger, der typisk enten har stor udbredelse(Påvirkningen har en global effekt - gæssene lever ikke udelukkende i Danmark) og i fjorden kan konsekvensen sprede sig i en radius af 10-50 km over ét til flere år og som kan give visse irreversible, men lokale skader. Dermed menes varige skader i en radius af 2 -10 km fra projektet eller dens aktivitet.

Anlægsfasen risikerer med stor sandsynlighed at PÅVIRKE NATURA-2000 området med bl. a. Halkær, Gjøl og Nibe Bredninger. Anlæggelse/fortrængning ved etablering af Egholmmotorvejen vil påvirke den lysbuget knortegås og mange andre fugles i væsentlig grad.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm.
Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke lever på Egholm. Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

Venlig hilsen

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

29/12 2021

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM redegørelsen 2021" og "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

Jeg gør hermed indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, med baggrund af Miljøfarlige stoffer i driftsfasen og Særlige drikkevandsområder (OSD) og indvindingsoplande til aktive vandforsyningsanlæg

Dette er blot én bekymring ud af mange:

Jeg er dybt bekymret for Aalborg Kommunes største vandreservoir ved Drastrup og Lindholm. Der bliver ikke i Miljøkonsekvensrapporten taget ordentlig højde for den forurening, som biltrafik vil give, udover at der er lavet afløb til regnvand i vejsiden.

Jeg vil gerne vide - derfor stiller jeg følgende spørgsmål til Vejdirektoratet:

1. Mikroplast fra dæk er en miljøfaktor, der i den grad skal indgå i beregningerne omkring miljøkonsekvensernes størrelse. Hvor mange tons mikroplast regner man med, at der frigives fra bilernes dæk på strækningerne med drikkevandsmagasiner?

   Hvor stor er den forurenende belastning fra disse miljøforurenende stoffer fastsat til, og hvilken indvirkning har de på den naturlige grundvandskemiske sammensætning?

2. Hvad sker der med den naturlige grundvandskemiske sammensætning over tid, når vejene saltes eller afises med kemikalier?

3. Ligger der en beslutning om, at der ikke må spredes salt og kemikalier til afisning i de områder, hvor motorvejen er placeret over de sårbare grundvandsmagasiner (OSD) og indvindingsoplande til aktiv vandforsyning?

4. Hvis ja, --- hvilken risikoberegning ligger der så i forhold til ulykker og dermed risiko for diverse udslip fra bilerne?

5. Hvad sker der med den naturlige grundvandskemiske sammensætning over tid, når bilernes sprinklervæsker spredes ud i området?

6. Hvilke beregninger ligger der i forhold til denne problematik. OMRÅDER er jo MEGET SÅRBARE overfor nedsivende miljøfarlige stoffer (s. 433. i Miljøkonsekvens rapporten)?

7. Dette skal naturligvis sammenholdes med det forventede antal biler. Hvor mange biler forventes at krydse drikkevandsområderne? Og hvor store mængder af miljømæssigt affald vil der tilføres området? Hvilke beregninger ligger der tilgængelig?

8. Hvor højt over terræn er motorvejen placeret i alle områder med særlig drikkevand? Ulykker har ofte en mere voldsom karakter jo højere niveauforskel, der er på motorvejen og omkringliggende arealer. Hvis det er sådan at motorvejen ligger hævet – hvorledes ser risikoberegninger ift. ulykkernes alvorlighed så ud?

9. Er Den fastlagte bredde på opsamlingsmembranen langs motorvejen fastsat med så stor margin, at den med 100% sikkerhed formår at opsamle alle evt. udslip, diesel, olie…?

Drastrup er en giftfri by og har været det i mange år, netop for at passe på vores grundvand, så borgerne i Aalborg Kommune får vand af bedste kvalitet. Mange af ejendommene i Drastrup får årlig kontrol ift. arealanvendelse eks. antal dyr der benytter arealet - udsendt af Regionen- som skal sikre, at de ikke bruger sprøjtemidler mm.

Der mangler argumenter i Miljøkonsekvensrapporten, der kan give GARANTI FOR, at man har FULDSTÆNDIG KONTROL OVER, at der ikke kan ske nogen form for forandring af den naturlige grundvandskemi…. hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen

Til gengæld oplyses følgende:

Jeg har nedenstående samlet en liste med nogle af de påvirkninger grundvandsmagasinerne ifølge Miljøkonsekvensrapporten kan udsættes for allerede i forbindelse med anlægsfasen:

- Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer.
- Oppumpning vil kunne medføre ind- og op-trængning af saltvand.

- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.
- Sænkning af grundvandet kan medføre, at den naturlige grundvandskemi ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet. Det kan f.eks. føre til øget nedsivning af nitrat og evt. iltning af pyrit, som kan medføre et øget nikkelindhold i grundvandet.
- Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible (varige skader) lokale ændringer af grundvandkemien. Begrebet "lokalt" omfatter et område i en radius af 2-10 km fra projektet eller dens aktivitet. Da magasinerne flere steder er meget sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til de primære magasiner.

Dette projekt er dybt foruroligende, for der er så mange forhold, som Rambøll ikke kan levere præcise miljøkonsekvensberegninger på. Der vil allerede i anlægsfasen, i forbindelse med grundvandssænkningen, forekomme påvirkninger af kvaliteten af den naturlige grundvandskemiske sammensætning.

Dette projekt er i strid med de beskyttelseskrav der gælder for OSD-områderne, fordi følgende krav ikke opfyldes: "Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandskvalitet."

Konklusionen er at: Egholmmotorvejen kan ikke etableres, der hvor den fysisk tænkes, men der findes en anden mulighed til den 3. Limfjordsforbindelse, som ikke gennemskærer store sårbare drikkevandsområder. Denne løsning er et ekstra rør i øst, der ubesværet kan kobles sammen med det eksisterende motorvejssystem.

Fordele ved denne løsning:

- Et ekstra rør i øst er langt billigere end Egholmmotorvejen og kan stå færdig indenfor en væsentlig kortere tidsramme.
- Et ekstra rør kan netop bidrage til at fjerne Aalborgs nuværende allerstørste sårbarhedsproblem, og det er i forbindelse med ulykker ved og i tunnelen.
- Gevinsten ved to rørsystemer og intelligens trafikstyring er, at ambulancer/ alle typer for beredskab lynhurtigt kan komme til undsætning og dermed levere maximal beredskabsindsats og samtidig få afviklet den øvrige trafik, med det resultat at kødannelser afvikles hurtigt.

- I dagligdagen vil denne fleksible motorvejsløsning forøge kapaciteten med minimum 50 % eller mere, fordi antal baner i nord/sydgående retning tilpasses mængden af biler. Denne model vil nemt kunne vinde kampen med myldretidens pres i begge retninger.

- Byen undgår at have to motorveje helt nært på tætte beboelsesområder.

- Når den gamle tunnel skal renoveres, vil et ekstra rør i øst sikre, at trafikken vil kunne afvikles via intelligent trafikstyring. På denne måde opnår man, at trafikken ikke vil sande til, Nordjylland vil ikke knække midt over, udviklingen vil ikke gå i stå, fordi I har tænkt langsigtet.

- Denne løsning har et væsentligt lavere anlægsbudget og har så meget økonomisk frirum, at der er penge til at iværksætte øget støjværn i øst.

- Danmark overtræder ikke internationale habitats direktiver/konventioner for beskyttede arter

Denne løsning lever bedst op til visionerne om bæredygtige og klimahensynstagende anlæg. `Et ekstra rør sikrer den mest skånsomme arealanvendelse set i lyset af, klimaforandringer og grøn omstilling.

De helt særlige landsskabskiler i fjordlandet med kyststrækning, engdrag, ådale, badelivet…. og mulighed for udsyn til åbne vidder bevares til gavn for kommende slægter. Det gode liv sikres med et ekstra rør i øst.

> Der er noget jeg aldrig er bange for. Jeg er aldrig bange for at sidde fast i en kø. Det kan være irriterende, med det er en midlertidig tilstand. Det der til gengæld virkelig kan gøre mig bange er, hvis vores drikkevand ødelægges, fordi vi tillader at gamble for at kunne komme hurtigst muligt fra A til B.

Vi ved, at jordens søjler sitrer og naturen med foruroligende hast forandres. Vi er nødt til at indse, at vi ikke kan fortsætte med at drøne afsted, fordi vi kan.

Klimaforandringer er tæt ved vores hjerte. Lad os træffe valg, der skåner naturen bedst - vise vi er villige til at betale "prisen" med 7 minutters ekstra transporttid.

Det er den bedste måde at bygge land på.

Venlig hilsen

Lisbeth Gjørtz Fast, [redacted]

29/12 2021

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: ”Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”, ”VVM redegørelsen 2021” og ”Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021”.

Indsigelse vedrørende mangel på sikring af bilag 4 art: Strandtudsen

Strandtudsen lever lige her på engarealet, her hvor jeg og min familie bor.

De populationer, som findes her på arealerne Nørholmsvej 101, var her allerede, da vi købte ejendommen i marts 2003. Vi hører deres sang, og vi møder dem her hver evig eneste år. Det er en gammel population.

I foråret 2014 fik vi tilladelse til etablering af vandhul på vores matrikel med denne begrundelse: *formålet med søen er at lave en god ynglelokalitet for strandtudsen, som har en stor population i området*.

Det var mig, der gjorde kommunen opmærksom på, at de lever her og har gjort det minimum siden 2003. Vores marker der ligger omkring gården og helt ned til byzonen, gødes ikke og afgræsses af vores heste og får. Naboejendommens marker benyttes ligeledes til hestehold, og alle marker holdes nede.

De strandtudser der bor her, er nok de mest fotograferede i hele landet. Jeg har følt, at det ville blive nødvendigt at kunne dokumentere deres liv her, hvis der pludselig skulle komme en myndighed, som ønsker dokumentation for deres tilstedeværelse. Det er jeg rigtig glad for, jeg har gjort. Jeg lavede derfor i nov. 2020 et fotodokument om strandtudsen Nørholmsvej i tidsperioden (2013 -2019) for at dokumentere deres trofaste tilstedeværelse her.

Dette dokument modtog Aalborg Kommune og Vejdirektoratet dec. 2019 i forbindelse med VVM-opdateringen. Biologen som foretog feltundersøgelsen til VVM, talte jeg med, da hun var ude i feltet her i området, og jeg oplyste om vores mangeårige observationer/registreringer. Hun fik naturligvis tilsendt fotoserien umiddelbart derefter som oplysning og dokumentation for mine ord.

Jeg har efterfølgende overvejet: kan I betvivle mit dokument? Nej, det er ikke muligt, for der er brudstykker af min kjole, min speciallavet ring, vores trægård, min datters ansigt, min søns ansigt og hånd. Strandtudsens fortsatte plads i biodiversiteten, har været særdeles væsentlig, så derfor har den ALTID været i min og min families bevidsthed.

Jeg kender kun ganske få mennesker, som har set en levende strandtudse og endnu færre, der har holdt denne lille smukke tudse for at sikre et foto og dermed en mulighed for bevisførelse i kampen for at bevare dets forsatte habitat og liv. Der er derfor mange, der spørger:

"Åh, kan du ikke vise os en strandtudse". NÆÆÆ, det kan jeg ikke.

Vi møder dem stort set aldrig i dagtimerne, for der ligger de gravet ned i sand, i ly af grene, blade, tilfældige huller, under en skæv flise….. Vi lader dem være, fordi de er vilde dyr. Et par gange gennem årene, har vi dog reddet strandtudser, der er landet i en krukke eller lign.

Vi møder strandtudsen om aftenen hen over sommeren, når den søger føde på vores grusbelagte gårdsplads i aftentimerne. Det er udelukkende der, vi har mulighed for at stoppe deres flugt - løfte dem op og i hast finde dagens avis. Derefter straks ud i det frie liv igen.

I yngleperioden er det fantastisk at høre hannernes sang. Vi har mange optagelser om dette, men altid på afstand af ynglestedet. Vi har forsøgt at komme helt tæt på, når de synger og derved hidkalder hunnerne, men det er ikke lykkedes os, selvom vi har haft mange år til at øve os i. De er ekstrem lydfølsomme. Så snart de hører lyd af græs, der bevæger sig, en lille gren der knækker… ja, selv den mindste lyd, så stopper de med at synge. De venter, de kan vente i op til et par minutter - først når de er helt trygge og sikre på, at der ingen fare er, starten én han med at kalde. Derefter følger de andre efter.

Vi må altså konstatere, at selvom vi har været "nabo" til hinanden i 18 år, så er flugt deres absolut første reaktion, når der opstår lyd fra vores færden. Jo, de er ekstrem lydfølsomme.

Strandtudserne her på Nørholmsvej synger aldrig før sidst på aftenen. På Egholm er det anderledes. Der kan de godt finde på at synge midt om eftermiddagen og det er ikke fordi, det er en anden art. Det er fordi, der er mere ro, så hannernes kalden, kan høres af hunnerne. Det er det, det handler om. Her hvor vi bor, er der trafik og selvom det er i begrænset form, så er det nok til, at hannerne først igangsætter deres kaldesang til hunnerne sidst på aftenen. Mine mange optagelser i felten er derfor ret mørke, med lav sigtbarhed.

Strandtudser reagerer på bilers støj. Det har jeg observeret gennem 18 år. Jeg går derfor typisk ud omkring kl. 23- 23.30, når jeg vil optage deres sang, for på det tidspunkt på en hverdagsaften, kan det bedre lykkes mig at få mulighed for at høre dem. (ifm. det digitale offentlige borgermøde modtog Vejdirektoratet et spørgsmål vedr. trafikstøj og strandtudsen.

- Her kommer svaret: Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt. Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannen, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at til passe deres kald, når der er baggrundsstøj. Det er uvist om hanner af strandtudse og af spidssnudet frø…

Der tales med stor forsigtighed. For mig viser det, at det jeg har oplevet i det virkelige liv sammen med strandtudserne i så mange år, har større validitet, end denne tvivlende udtalelse der leveres.

Min redegørelse ovenfor er personlig og forholdsvis detaljeret, men det ser jeg som en nødvendighed, idet jeg nok er en af de få mennesker, der har levet så tæt op af og i samspil med STRANDTUDSEN. Jeg oplever det særdeles nødvendigt at udfolde forståelsen for denne arts adfærd, fordi antallet af dem falder konstant med risiko for at de vil uddø, til trods for at de er i beskyttelse af stærke habitatdirektiver.

Rambøll udtalelse i VVM.

I Miljøkonsekvensvurderingen 29/531 står der følgende:

På trods af den våde vinter i 2019/2020 var foråret usædvanligt tørt med et tørkeindeks for Aalborg-området på over 9 i maj og juni mdr.

- Det kan have medført udtørring af potentielle paddelokationer*, hvorfor det ikke kan udelukkes, at lokaliteter, hvor der ikke blev observeret yngleaktivitet i 2020, kan fungere som ynglelokaliteter i andre år.*

Da jeg læste denne konklusion, blev jeg meget stille indeni. Selvfølgelig kan man ikke udelukke at et område som normalt fungerer som habitat for strandtudsen, ikke længere er det, fordi der kommer et år med usædvanlig højt tørkeindeks.

Tudserne er her alligevel, men lige såvel som det gælder for andre dyr/planter er deres ynglesucces afhængig af, hvorledes vejret arter sig og dermed, hvilke ynglemuligheder der tilbydes de enkelte år. Sidste år da VVM-undersøgelsen foregik, var foråret usædvanligt tørt og grundet vores lange kendskab til arten vidste vi, at hannernes kald og yngleaktiviteten ville være påvirket af tørken.

Hvordan kan det være at borgernes erfaringer tilsidesættes og sammen med manglende sund fornuft i forhold til vejrlig, efterfølgende kan udmunde i disse ord fra Rambøll: Det kan ikke udelukkes at lokationen kan fungere som ynglelokalitet i andre år.

- Det er ikke retvisende for stedets kvalitet som habitat for strandtudserne at skrive "kan fungere"

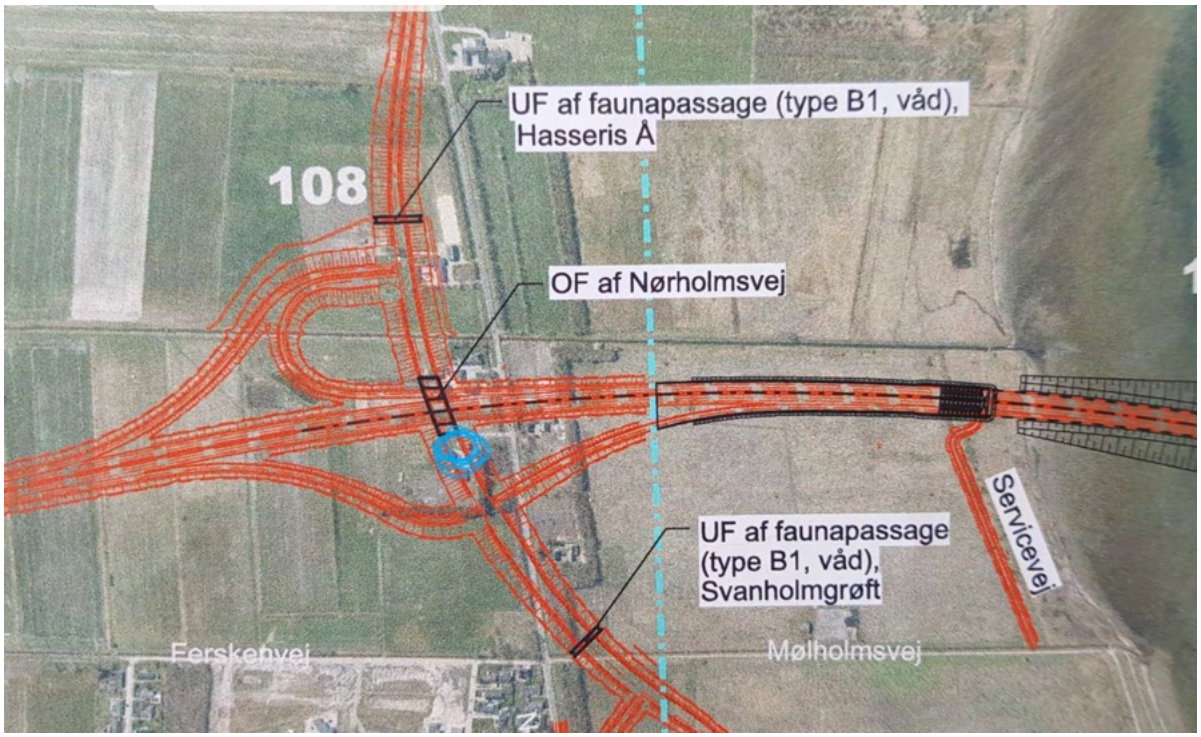
Hvor lang tid skal en art være tilstede i et område, før de VIL SIGE: Lokaliteten fungerer som ynglelokation?

Andre steder, også i fattige områder af verden, ved man at lokalbefolkningens viden er nødvendig at benytte sig af. Hvis man f.eks. vil eftersøge bjerggorillaen, uden at lytte til lokalbefolkningens kendskab/ viden til artens helt særlige selvvalgte habitat, vil eksperter hurtig komme til kort, med det resultat, at de ikke finder dem.

Det er ikke ensbetydende med, at de videnskabeligt kan tillade sig at vurdere noget om stedets funktionalitet eller at konkludere, at der ikke findes flere af dem.

Det er derfor væsentligt at inddrage lokalbefolkningens viden. Det har Rambøll ikke ønsket.

NYE TIDER FOR STRANDTUDSEN



Den blå cirkel angiver, hvor vores gård ligger. Dette areal og de tilstødende marker udgør strandtudsens epicenter.

Lige præcis ovenpå dette sted, har projektgruppen fundet det fordelagtig at placeret det meget store udfletningsanlæg. Billedet stammer fra VVM opdateringen. Billedet er dog ikke retvisende, idet tilkørselsvejene vest for anlægget ikke er indtegnet på kortet. Det samme gælder for den tilkørselsvej, som kommer fra Mølholmsvej. Området hvor dette anlæg ønskes placeret er meget, meget blødt. Vores stuehus der er bygget i træ, med et grundfladeareal på 101 m2 med overetage, hviler på 16 søjler, der er banket 16 meter ned i undergrunden, for blot at sikre stabilitet -til trods for denne lette byggeform.

DET SIGER NOGET OM OMRÅDETS evne til at være stabil og bære – gammel fjordbund – velkommen.

Rambøll mener dog, at det nemt kan lade sig gøre, at sikre strandtudsens forsatte eksistens på dette sted, selvom hele strandtudsenes habitatområde fuldstændig inddrages i anlægsfasen og derefter vil være opdelt i mindre områder, med motorvejens op/nedkørsler omkring. Det bliver noget af en forandret lydscene (Vi er vel enige om, at den store population hos mig fuldstændig nedlægges)

Strandtudsen er uendelig lille i forhold til dette projekt.

Rambøll. Vurdere246/531:

- I forbindelse med planlægning af aktiviteter lægges der i vurderingerne af påvirkninger fra potentiel inddragelse eller forstyrrelse af levesteder vægt på, om aktiviteten samlet set beskadiger den lokale bestand af bilag IV-arter væsentligt eller ikke væsentligt, og om den økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområderne opretholdes. (HVORDAN KAN DET VÆRE, AT RAMBØLLE pludselig kun har opereret med to kategorier? I forbindelse med knortegåsen var der fem? Det har heller ikke været muligt for mig at finde frem til, hvad disse benævnelser dækker over?)

- Arealinddragelse af vandhuller og andre vandsamlinger der fungerer som ynglesteder for padder, medfører tilbagegang i bestanden eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende ynglesteder, hvilket også kan føre til bestandsnedgang. **Padder er som udgangspunkt meget stedfaste og få vandrer mere end 1. km til nye ynglesteder.**

- Strandtudsen er dog, som beskrevet i tabel 13-1 en udpræget pionérart, som kan nyetablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder (Påstås der)

- Yderligere påvirkninger kan være øget risiko for drab af padder i anlægsfasen ved kørsel med maskiner, da strandtudsen gerne søger føde på sparsomt bevoksede arealer. Udbygges infrastrukturen i et område, hvor strandtudsen findes, er der derfor stor risiko for, at arten vil søge føde på arbejdsarealerne.

Arealinddragelse af yngle-, fouragerings- eller rastepladser for beskyttede arter, betyder tilbagegang i populationer eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende øvrige steder med egnede forhold. Det kan føre til nedgang i populationsstørrelse eller at arten forsvinder.250/ 531

Til trods for at inddragelse kan føre til at arten forsvinder fremfører Rambøll følgende konklusion: *Dermed vurderes konsekvensen i anlægsfasen for strandtudsen som* ***ikke væsentlig,*** *og det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet for strandtudsen kan opretholdes på strækningen i anlægsfasen (256/531)*

Den konklusion havde jeg ikke tænkt kunne komme. Jeg kan ikke forstå, hvorledes det kan være muligt, at Rambøll kan godkende etableringen af dette motorvejsprojekt og dermed fuldstændig tilsidesætte de stærke lovmæssige beskyttelseskrav, vi som land skal overholde.

Der er derfor nødvendigt, i denne indsigelse at indskrive hvad den øverste myndighed – Miljøministeriet oplyser om denne art.

Jeg må lige for god ordens skyld oplyse, at jeg antager, at Miljøministeriets faktuelle oplysninger, er det I som myndighed, skal havde som pejlepunkt i forhold til, om et vejprojekt overholder de lovmæssige beskyttelseskrav, som Danmark har forpligtiget sig til. Det har jeg nemlig selv gjort i mit liv med strandtudsen. Derfor trives de her.

På Miljøministeriets hjemmeside oplyses følgende:

I forordet til forvaltningsplanen for strandtudsen står der bl.a. følgende:

Danmark er ligesom resten af det europæiske fællesskab underlagt nogle generelle beskyttelseskrav, der har til sigte at værne om vores fælles europæiske natur. Som led i Danmarks implementering af dele af EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiv vedtog Folketinget i juni 2009 en lov der trådte i kraft 1. oktober 2009. Loven tilføjer nye bestemmelser i bl.a. naturbeskyttelsesloven.

Bestemmelserne omhandler bl.a. forbud mod:

- At ødelægge yngle- og rasteområder.
- Forsætligt at forstyrre bl.a. dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV med skadevirkning for arten eller bestanden. Forbuddet gælder i forhold til alle livsstadier af omfattede dyrearter.

Reglerne supplerer den gældende beskyttelse. Forbuddet gælder dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV. Den sjældne strandtudse er en bilag IV-art, og Danmark er derfor forpligtet til at passe på den.

Lovgivningsmæssig beskyttelse

Lovgivningsmæssig beskyttelse: Efter dansk lovgivning er strandtudsen totalfredet. Den må ikke fanges eller ihjelslås. Desuden må ødelæggelse eller beskadigelse af dens yngle og rasteområder ikke finde sted.
Endvidere må den ikke forsætligt forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden.

Disse bestemmelser fremgår af naturbeskyttelsesloven samt en række andre forskellige love, og har til hensigt at sikre fuld gennemførelse af EU habitatdirektivets artikel 12 om en beskyttelsesordning for arter, som er opført på direktivets bilag IV, herunder strandtudse.

EU's Habitatdirektiv (Direktivet for bevaring af naturtyper, samt vilde dyr – og planter 92/93/EØF)

Strandtudsen er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning, som kræver streng beskyttelse. Det omfatter bl.a. forbud mod

a) Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.

b) Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.

c) Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder

Habitatdirektivet har stor betydning for strandtudsen, da det gør ansvaret overfor arten til en fælles, international forpligtelse.

Jeg tror at alle mennesker, der læser ovenstående forpligtigelse, uanset om de kender arten strandtudsen, kan se at Egholmmotorvejen på alle punkter tilsidesætter denne overholdelse.

Hvorfor mener Rambøll noget helt andet?

Hvorfor mener Rambøll, at de gerne må indsamle strandtusserne?

Hvorfor mener Rambøll, at man gerne må ødelægge strandtudsens foretrukne og selvvalgte habitat?

Hvorfor mener Rambøll, at man gerne må dræbe strandtudserne ved Nørholmsvej, på Egholm og ved strandengene ved Egholm/Hasseris å?

Jeg har fundet svaret og det er etablering af afværgeforanstaltninger.

- Efter hver eneste arealinddragelse kompenseres der for dette ved, at der skal anlægges afværgetiltag – etablere erstatningsarealer endda i forholdet 1:2. Det ser pludselig ud som, at en motorvej rent faktisk er skånsom og hensynsfuld, idet der tildeles dobbelt areal for arten. Det lyder hensynsfuldt

Afværgeforanstaltninger er det moderne samfundsord, der benyttes til at legalisere fjernelse af dyrenes egen valg af habitat.

I forbindelse med opdateringen af VVM - holder Rambøll sig ikke tilbage med at benytte denne foranstaltning. Der ligger en tilsyneladende fasttømret overbevisning om, at arternes livsvilkår på det nye areal, der anvises dem, vil kunne opfylde dyrenes krav præcis som altid. Der tvivles tilsyneladende ikke på, om det bliver vellykket og som sagt etableres der flademæssigt faktisk dobbelt op 1:2.

Men der ændrer jo intet. Arealer har forskellige kvaliteter. Det hjælper ikke at tilbyde et areal der er to gange større, hvis ikke det har den profil, som Strandtudsen selv vælger. Der findes mange eksempler på at mennesker overlegent mener, at de præcis ved, hvad der skal til, for at sikre en arts fortsatte eksistens. Et areal udmål i forhold til kvadratmeter giver ingen mening --- jo i forhold til en hest og en ko … men de vilde dyr stiller helt andre krav.

Afværgeforanstaltninger benyttes til at rydde indsigelser af bordet, og det påstås hårdnakket, at alle internationale direktiver ift. bilag IV arter overholdes med afværgeforanstaltninger, men har Rambøll og Vejdirektivet glemt eller valgt at tilsidesætte de lovmæssige beskyttelseskrav?

”Man må ikke ødelægge strandtudsens leve- og ynglested”, står der i loven.

Mener I afværgeforanstaltninger, kan tilsidesætte/ ophæve lovens påbud? Hvis strandtudsen er så omstillingsparat, som der angives i VVM opdateringens projekt, så er det underligt, at strandtudsen er en stærk truet bilag IV-art.

Rambøll anvender i stor udtrækning, ja faktisk altid denne foranstaltning til legalisering af inddragelse af arealer, i forhold til næsten samtlige arealinddragelser/fortrængninger, så motorvejen kan etableres. Bag denne tænkning ligger der en tilsidesættelse af en viden fra det ministerium, som netop arbejder med natur. Det er ikke en mening de fremlægger – det er viden.

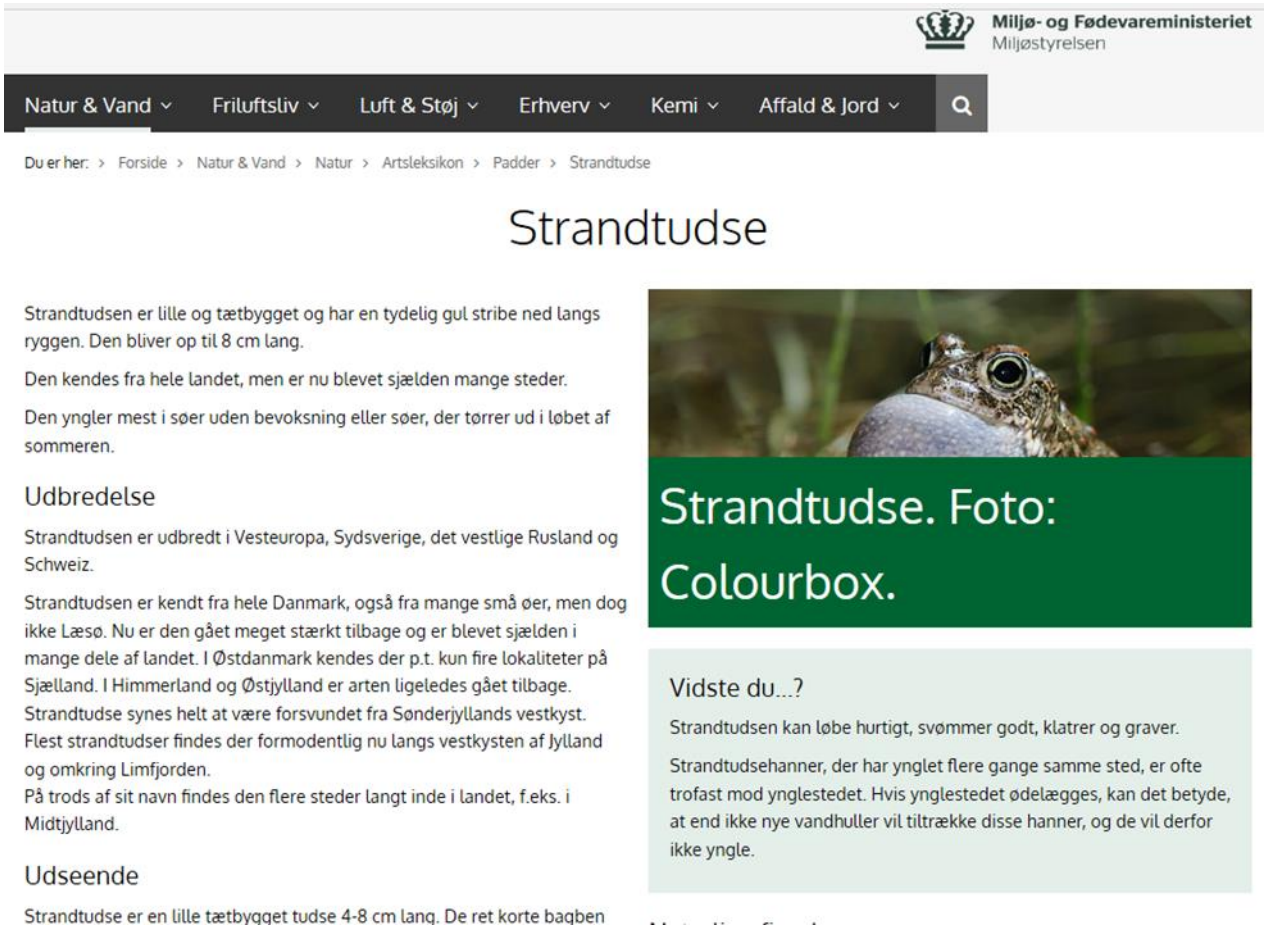
Spørgsmålet er:

- VIL Folketinget og Vejdirektoratet godtage RAMBØLLs forestilling og løfte om afværgeforanstaltningers succes, og dermed sikre, at der ikke vil være nogen tilbagegang af Strandtudsen?

- VIL Folketinget og Vejdirektoratet beslutter, at de tager denne risiko og derved og dermed overtræder de internationale underskrevne habitatdirektiver?

- KAN / Vil Folketinget og Vejdirektoratet i stedet beslutte sig for ikke at pege på en motorvej i Egholmlinjen, men i stedet anbefale, at der laves en undersøgelse af et ekstra rør i øst?

Jeg tilbageviser effekten af afværgeforanstaltninger og erstatnings arealernes evne til at artsikre strandtudsen med henvisning til Miljøministeriet.



Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen

Natur & Vand | Friluftsliv | Luft & Støj | Erhverv | Kemi | Affald & Jord

Du er her: > Forside > Natur & Vand > Natur > Artsleksikon > Padder > Strandtudse

Strandtudse

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.
På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben

Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Jeg har gennem mange år talt og skrevet med Niels Erik Fejer, Vejdirektoratet, vedr. ”mine” strandtudser, så han og andre myndigheder er velorienteret om deres vedholdende eksistens gennem mange år.

De populationer som findes her på arealerne på Nørholmsvej, DE er trofaste.

Sammenholdes dermed dette med citat fra Miljøministeriet:

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle. Derfor ser jeg kun én mulighed. En undersøgelse af et ekstra rør i Øst.

Jeg kan godt sige mere, men jeg tror ikke det er nødvendigt.

Vejdirektoratet har lige offentliggjort, at I ønsker,

at fremme biodiversiteten og lader

græsset gro LIDT længere.

Det er et rigtig fint tiltag. Jeg vil opleve det, som et reelt håb om, at der er nye tider på vej. Tider hvor beslutningstagerne sammen med befolkningen former fremtidens verden med afsæt i omsorgsfuld udvikling til gavn for det gode liv.

Hvis Vejdirektoratet vælger at pege på Egholmlinjen, vil biodiversiteten lide voldsomt og trække et slæbespor efter sig med irreversible skader i naturen og for mennesket.

Imens kan græsset gro LIDT længere.

Imens kan græsset gro LIDT længere

Imens kan græsset gro LIDT længere

LIDT længere

LIDT

.

Venlig hilsen

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

29/12 2021

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM redegørelsen 2021" og "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

Indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse: Tilsidesættelse af demokratisk proces, samt mangel på sammenligningsgrundlag – hvad er bedst ud af én mulighed.

Når jeg som borger forholder mig til udarbejdelse af en VVM-redegørelse for motorveje tænker jeg således:

Udarbejdelse af en VVM-redegørelse for motorveje er et statsanliggende, uanset om det drejer sig om en ny eller en opdatering. På denne måde, kan borgerne stille forhåbninger om, at beslutningsgrundlaget er udarbejdet med størst mulig faglighed, friholdt fra tanker om, at der er lavet aftaler bag lukkede døre. Dette princip er et af demokratiets vigtigste søjler og absolut ufravigeligt.

Dette princip er ændret i forbindelse med Egholmlinjen.

Opdateringen af VVM for Egholmlinjen feb. 2021 er blevet finansieret af to parter. Halvdelen af udgifterne dækker Vejdirektoratet selv, den anden halvdel af budgettet bliver finansieret af en ikke uvildig part. Denne part er Aalborg Kommune.

Fakta er:

- Aalborg Kommune har bidraget med 2.5 mio. kr. så kunne processen med opdatering af VVM-redegørelsen for Egholmmotorvejen fremskyndes.

- Aalborg kommune betaler dernæst 600.000.000 kr. til Vejdirektorats kasse over en tidsramme på 20 år og er dermed medfinansierende af Egholm motorvejen.

Dette beløb kommer som en gave fra Byrådet og Aalborg Alliancen. Alliancen er en konstruktion Borgmesteren i Aalborg, Thomas Kastrup Larsen har taget initiativ til. Alliancens hovedformål er at få etableret Egholm motorvejen. De virksomheder, som er en del af Aalborg Alliancen, får forskellige fortrin frem for virksomheder, som ikke er med. Det handler bl.a. om særlige fordelagtige hensyn **ved jobcenteret f.eks.:**

Fast kontaktperson i Jobcenter Aalborg
Svar på henvendelse inden for 24 timer
Gratis rekruttering og hjælp til opkvalificering
Eksponering af din virksomheds navn og mulighed for case-historie på AalborgAlliancen.dk
Eksponering via Aalborg Kommunes mange digitale platforme

- De virksomheder der ikke ønsker at være medlem, ***kommer bagest i køen***

Jeg har et spørgsmål:

Er det sådan, at de 600 mio. kr. også vil blive overført som gave, hvis I afskriver Egholmlinjen og vælger et ekstra rør i Øst? DER ER ET MARKANT DEMOKRATISK PROBLEM, som udspringer af ovennævnte gavekonstruktion.

Jeg kan ikke frisætte mine tanke om, hvilken effekt medfinansieringen kan have i forhold til beslutningsprocessen og jeres/Vejdirektoratets endelige resultatet. Hvad der indebærer, tror jeg, I selv kender svaret på.

Jeg påstår ikke, men set udefra kan følgende formuleres:

Aalborg Kommune har givet en gave, faktisk bidrager de med halvdelen af finansieringen til VVM-redegørelsen og det indebærer altså, at en Kommune kan have fået mulighed for mentalt/fysisk adgang ind i systemet.

Sammenfattes ovenstående, så er Vejdirektoratet helt objektivt set omkranset af Aalborg Kommunes og Aalborg Alliancens tilsagn om penge. Det opleves ikke som en handling, der har afsæt i et demokratisk samfund. Men det er faktuel viden.

Rambøll som har lavet opdateringen af VVM for Egholmmotorvejen er også medlem at Aalborg Alliancen, hvis hovedformål som nævnt, er at få etableret Egholm motorvejen. Selvom Rambøll betaler ind til kassen i klubben der ønsker en motorvej over Egholm, har de fået opgaven med at lave opdatering af VVM for samme motorvej.

Rambøll har dermed en dobbeltrolle, som normalt ville afføde spørgsmålet om inhabilitet og det gør det også i dette tilfælde.

På baggrund af dette medlemskab må Rambøll betragtes som inhabil ift. udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen.

- **Rapporten kan derfor ikke betragtes som et validt beslutningsgrundlag for en motorvej over Lindholm, Egholm, Limfjorden, Hasseris Enge, Drastrup, Øster Ådal og Dall.**

  Jeg gør hermed indsigelse mod en 3. limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Befolkningen i Nordjylland - hvad synes de.

Denne linjeføring har DANMARKS REKORD i BORGERINDSIGELSER. Dette faktum forsvinder ikke, uanset hvor mange gange Borgmesteren og hans Aalborg Alliance, m.fl. siger/skriver at Nordjylland står samlet om at ønske Egholmmotorvejen.

Folk gør, hvad vi kan for at få spalteplads, men det er svært at hamle op med systemets magt. Vi har én avis i regionen og den støtter også Egholmlinjen. Det har chefredaktøren sagt/skrevet flere gange.

- Folk finder penge i egne lommer, så der kan trykkes simple foldere til omdeling. Folk forsamles på forskelligvis, men det er virkelig svært som almindelig borger, at vise jer helt ovre i København, at vi mener det, vi hele tiden har ment. NEJ TAK til Egholmlinjen.

Vi er også op imod den politiske Region Nordjylland, med Ulla Astman som anfører. Gennem mange år er der blevet afsat væsentlige beløb i Regions budget udelukkende til markedsføring af lige netop deres politiske holdning "Ja Tak til Egholmmotorvejen".

Det digitale borgermøde om den opdaterede VVM for Egholmmotorvejen, var plaget af tekniske problemer. Mødet blev afholdt d. 24. marts. Systemet kunne ikke vise alle de spørgsmål, som borgerne stillede undervejs. Først næsten en måned senere var Vejdirektoratets svarskrivelse tilgængelig. Det er lang ventetid. Mangel på anstændighed gør sig også gældende ift. at Transport ministeriet og vejdirektoratet placerer høringsperioden for anlægsloven fra den 3 december til den 2 januar. Denne periode er den mest travle for mange familier og organisationer, og samtidigt er det den 1. januar de nye byråd træder til. De har så ikke mulighed for at komme med et høringssvar. Uanstændigt og mangel på respekt for demokratiet.

Livet lige nu er total unormalt, så det havde været ønskeligt og det havde klædt den demokratiske proces, hvis høringsfasen var blevet udskudt. Dette ønske hænger sammen med, at Egholmmotorvejen resulterer i en markant forandring af hele Aalborgs fremtidige form som levested for såvel mennesket, dyr og planter. Naturens "rådighedsbeløb" og dermed mangfoldighed reduceres derved.

Rent etisk kan man fortolke disse fravalg, som et tegn på, at jo mindre tid borgerne har til at forstå og vurdere projektet, jo bedre er det.

Det øjeblik **"Gate Egholmlinjen"** lukkes for mig og for min familie og for alle, som ikke ønsker Egholmlinjen, der oplever jeg allerede en gennemgående følelse af, at "VI når det ikke". Jeg mærker et markant vemod og ja.. en sorg over, at jeg ikke når, alt det jeg gerne vil lave indsigelse på.

Denne følelse udspringer også af, at Betegnelsen MODERAT forefindes over 200 gange i WWM opdateringen. Når den miljømæssige påvirkning vurderes til at være moderat, betyder det, at skaden på miljøet:

- kan opleves op til 50 km fra projektet,
- vil tidsmæssigt kunne udstrække sig i op til flere år
- kan give irreversible skader – altså varige skader

Det siger meget om hvilket slæbespor Egholmlinjen efterlader sig.

Et projekt der har så mange voldsomme miljømæssige konsekvenser, efterlader Naturen på en tynd balancelinje. Naturen er også mit habitat. Jeg lever kun denne ene gang og du som læser mine ord, du har også kun dit liv lige nu. Vi må alle gøre os umage i livet for intet er større end dette, men borgerne er forladt på en tilfældig perron.

Projektforløbet udstråler derfor demokratisk underskud. Men jeg må til trods fortsætte med at ytre mig, fordi et samfund med vaklendes demokratiske søjler er ikke indgangen til et sundt, fint og smukt samfund, hvor dialog, åbenhed og vilje til at tænke langsigtet er dets pejlepunkt.

Et demokrati er ikke en selvfølgelighed. Det kræver årvågenhed. Vi er et rigt land, lad os gøre det rigtige, så vi efterlader vores samfund på bedste måde til dem, som endnu ikke er født.

Ovenfor har I nu læst mine tanker om demokrati og de visioner som "bygmester" må have. Jeg mente, den var færdig, indtil jeg læste høringssvar til jer fra Aalborg Kommune.

Jeg har udvalgt følgende citater:

- Aalborg Kommune går gerne i dialog med Vejdirektoratet frem til og i forbindelse med etableringen – bl.a. har Aalborg Kommune fokus på afkørselsanlægget ved Ny Nibevej for at sikre, at anlægget udformes sådan, at grundvandsinteresserne beskyttes bedst muligt, ligesom der er fokus på, at nye vejanlæg passes bedst muligt ind i omgivelserne.
- Tilsvarende deltager Aalborg Kommune gerne i projekter med etablering af erstatningsnatur i Østerådalen samt i dialog med Vejdirektorat om yderligere støjafskærmning. Hertil kommer etableringen af en ny lokalvej mellem Egholm og Nørresundby.

Aalborg Kommune går altså gerne i dialog med jer og deltager gerne i selve den fysiske etablering undervejs i projektudførsel. Okay.

Stiller de deres mandskab gratis til rådighed, fordi der ligger en ubeskrevet aftale om, at deres anlægsmæssige indflydelse er legaliseret eftersom de er medfinansierende? Uhhhh, det bliver ubehageligt nu. Jeg blev meget stille, da jeg læste deres tilbud. De er glade - virkelig glade for jer, og ønsker at få adgang til jeres direktorat i den efterfølgende proces. Jeg har også talt med Niels F. gennem mange år og vi har haft mange samtaler, med afsæt i medmenneskeligt nærvær og i respektfuld tone, men derfra og til at få mulighed for at blive involveret i anlæggelsesfasen og udenfor notat bidrage dertil, afspejler ikke noget sundt.

Så jeg vil også gerne i dialog med jer, for jeg tror ikke på projektet kan etableres uden efterfølgende væsentlige irreversible skader. Se øvrige indsigelser ift. drikkevand, strandtudsen, knortegåsen…

Jeg vil gerne i dialog med jer om strandtudsen, idet jeg nok er et af de mennesker, der ved allermest om dens livskrav og adfærd i den virkelige verden. Jeg har levet med deres tilstedeværelse på vores arealer i 19 år. Jeg har stort set læst alt materiale, jeg har kunne opsnuse om netop denne art. Vil I lytte på mig i forhold til Rambølls tro på afværgeforanstaltningens rosende effekt? Jeg tilbyder gerne en kvalificeret redegørelse omkring artsbeskrivelse, der udspringer af videnskabelig viden og erfaring fra feltet.

Nordjylland er langt fra samlet om at pege på Egholmlinjen, selvom vi ikke er dem, I hører/ser mest i medierne. Påvirkning af systemet muliggøres bl.a. af magt og har du penge kan du få. Dette er stadig et vægtigt middel i forhold til at blive hørt og få adgang.

VISIONERNES MULIGHEDER.

Måske oplever i mine ord, som et angreb. Jeg ved det kan resultere i en modvilje til at læse videre med indre positiv indstilling, men jeg har et håb, et håb om at I som direktorat, vælger at lægge en ny stærk visionær kurs. Jeg har uendelig mange gange hørt følgende sætning og den kender I også:

"Nu har vi snakket om den linjeføring siden 1956, så nu skal det være"

Tænk hvis videnskaben, forskningen ikke var åben for nye muligheder, ville jorden så stadigvæk være flad? Det er naturligvis i dag banalt at stille dette spørgsmål, men det viser evnen og nødvendigheden af at vove

nytænkning, idet det skaber udvikling – fordi man tør og ikke lider af angsten for at virke utroværdig, fordi en løsning forkastes til fordel for en anden og bedre.

Jeg håber at der laves en opdateret VVM for et ekstra rør i øst.
Egholmlinjen er tydelig, såvel samfundsmæssigt som miljømæssigt, et særdeles højt risikofyldt projekt.
Skral jeres "uniform" af og mærk efter hvad der virkelig tæller, når livet kommer nær.

Når jeg, I, du, bliver gammel er vores liv formet af de valg, vi foretager. I har en særlig ansvarsfuld stilling, idet jeres arbejdsmæssige valg påvirker børnenes - fremtidens liv.

Skåret ind til benet: Er Egholmmotorvejen den bedste løsning, der sikrer fremtidens børn det bedste liv, vi kan give dem, fordi bl.a. 7 minutters hurtigere fremkommelighed er et så brændende behov?

Der findes en anden vej

Jeg ønsker en VVM undersøgelse af et ekstra rør i ØST

Venlig hilsen

Lisbeth Gjørtz Fast

[redacted]

Oister DK HD 29 % 22.00

Til rette vedkommende

Jeg henvender mig angående høringsvar for den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg er fra flere forskere, biologer og andet blevet oplyst om, at konsekvenserne ved den nuværende "løsning" på en 3. limfjordsforbindelse langt fra står på mål for den begrænsede trafikale effekt (som tilmed vil udfases efter kort tid, hvis man vælger en forbindelse over Egholm). De mange konsekvenser vil, blandt talrige eksempler, være:

- Sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere og forurening af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen.

- Negativ påvirkning af lysbuget knortegås og strandtudsens levesteder, hvilke er direkte i strid med EU-lovgivning.

- Enorm klimapåvirkning af én af de få åndehuller i Aalborg (især efter E45).

- Enorm risiko for at udsætte borgere for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.

For mig virker alle ovenstående argumenter helt indlysende tungtvejende og en 3. limfjordsforbindelse over Egholm til over 7 mia virker helt uargumenteret, når der findes bedre og billigere løsninger.

Jeg håber, I vil lytte til borgerne og eksperterne.

Vejdirektoratet Aalborg d. 2. januar 2022

Att: Niels Feyer Christiansen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse

Med dette høringssvar vil jeg opfordre til at forslaget tages helt af bordet. Der bør ske en **revurdering af beslutningen og en grundig vurdering af alternative løsninger**. Der er kommet mange nye oplysninger/undersøgelser siden beslutningen om Egholmforbindelsen blev truffet i 2014. (f.eks. Anker Lohmans forslag om en Citytunnel)

Jeg undrer mig meget over, at man slet ikke har lyttet til de 3 **opinionsundersøgelser** der er foretaget i 1999, 2014 og 2019. De viser alle 3, at der er et klart flertal for en Østløsning (et ekstra tunnelrør).

Kommunalvalget d. 16. november 2021 var ligeledes et helt **klart signal** til politikerne om, at borgerne ikke ønsker en Egholmløsning pga. økonomi, klima, sundhed og natur.

Asbestdepoterne ligger netop, der hvor der skal laves tilkørsel til motorvejen i Aalborg Vestby og syd for Aalborg ved Dall. Det vil være en katastrofe for Aalborg med endnu en asbestskandale.

Sidst, men ikke mindst, synes jeg det er synd, hvis Aalborg by bliver spærret inde mellem to motorveje.

Med venlig hilsen

Lone Olsen

-
-

Høringssvar vedr. Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Kære Folketingsmedlem.

Jeg vil inderligt bede dig om at stoppe vedtagelse af anlægslov vedr. 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.

Dette er der RIGTIG mange grunde til, og jeg er dybt bekymret for Aalborg generelt samt alle de mange 1000 borgere som bliver sundhedsskadeligt påvirket af dette.

Det er bedre at forebygge end at helbrede – og stopper DU anlægget af denne altødelæggende motorvej er DU med til at forebygge helbredsmæssige problemer pga støj, forurening mm samt asbestrelaterede sygdomme og dødsfald i fremtiden.

STOP MOTORVEJEN inden det er for sent!!

Desværre forholder det sig sådan at VVM redegørelsen er yderst mangelfuld og misvisende – og i det hele taget burde Vejdirektoratet IKKE konsekvensvurdere sit eget projekt, som svarer til at sætte en kriminel til at være dommer over sin egen ugerning.

Økonomisk og trafikalt hænger projektet slet slet ikke sammen, og har en virkelig dårlig forrentning på ca 3,4%. Ingen private virksomheder ville investere med så dårlig forrentning. Forrentningen er sikkert endnu lavere nu, pga ekstreme prisstigninger på byggematerialer.

Mindst 7,9 mia. kroner vurderes det at koste, og så løser det slet ikke problemet i tunnellen, og ved åbning af Egholmforbindelsen vil trafikken være steget så meget at det slet ikke ville kunne mærkes. VD har vurderet en trafikstigning på 1 %, men den reelle stigning er på 2,5%.
Aalborg Kommune skriver at erhvervslivet går i stå såfremt Egholmlinien ikke bygges. Det er FORKERT. Erhvervslivet ønsker ikke Egholmlinien specifikt – de vil bare gerne have en løsning ved tunellen der virker – og det gør Egholmlinien IKKE!!!

Den centrale trafik i Aalborg kan blive endnu mere kaotisk, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.

Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Ca 26.000 (LÆS: SEKSOGTYVETUSINDE!!!) nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.
Motorvejen bygges i store – og bynære dele på broer i 4-10 meters højde. Disse kan IKKE støjdæmpes, og med vestenvinden ind over Aalborg, bidrager motorvejen til et inferno af støj direkte ind over byen

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. De små asbestfibre er dødelige, og det er uordentligt at gamble med folks liv og helbred – blot for at spare 5-7 minutter på en motorvej. En motorvej i Egholmlinien er mildt sagt en DØDBRINGENDE beslutning.

Asbest- dokumentation (Vedhæftet):
GeoHav: *Asbestnotatet (*overskuelig gennemgang og vurdering af asbestforekomsterne)

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening allerede i anlægsfasen, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
Vandværket i Drastrup er Aalborgs Nøglevandværk, og der er ikke andre steder man kan hente så rent drikkevand som her. Vandet her er særligt sårbart, da jorden ikke er beskyttet, og forurening derfor vil gå direkte med i grundvandet.
VVM'en oplyser, at der ikke forefindes forurening i dette vandværk – hvilket ikke er korrekt – og dermed en fejl i VVM rapporten. (Der er fund af pesticider – en punktkilde) på vores ejendom lige ved vandværket.
I forbindelse med anlægget af motorvejen skal grundvandet hæves/sænkes og i denne forbindelse kan forureningen fra denne ene forurenede boring sprede sig til de andre boringer. Alene af denne grund skal der ikke anlægges en motorvej henover et kostbart drikkevandsreservoir.

Drastrups drikkevand har i over 30 år været strengt beskyttet, og der er brugt mange kommunale kroner på at sikre det rene drikkevand ved bla. Plantning af skovarealer, som udgør rekreative områder som bruges flittigt af borgerne.
Borgerne i Drastrup er ligeledes underlagt strenge restriktioner mht nul-tolerance ang sprøjtemidler, gødning, hvilke afgrøder/tæer man må så/plante. Man må feks ikke omlægge jorden - dvs fræse eller pløje.

Naturen presses generelt til det yderste, når der etableres sådan et anlæg, og ødelægger levesteder og rastepladser for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Visionsløs, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer.

Den juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke blev taget alvorligt. VVM-høringen var ikke afsluttet og alle høringssvarene var ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021. DET er under AL kritik og særdeles arrogant og udemokratisk.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat!!!

Transportministeren har udstillet sin egen uvidenhed vedr asbestdeponierne på direkte tv, ligesom han latterliggør Aalborgensernes alvorlige bekymringer og advarsler om de kæmpemæssige asbestdeponier, som findes ved og i linjeføringen. Det er dybt uansvarligt, uværdigt og direkte farligt at have en transportminister, som ikke forstår situationens alvor, men forsøger at gøre sig morsom ved at tale om enhjørninger. Transportministeren er ude på et skråplan!!

Det er ligeledes helt usædvanligt og urimeligt at der ikke medtaget alternativer til Egholmmotorvejen. Det er lavet flere gode forslag undervejs, som løser problemet i tunnelen og koster under det halve. Det kunne et nyt og realistisk tunnelrør ved siden af det eksisterende (Det tidligere forslag var total overdimensioneret), Citytunellen af Anker Lohmann, eller dette nye forslag "Ådalsforbindelsen" udarbejdet af Daniel Davidsen (se vedhæftede PDFér)

I Danmark bør vi følge Østrigs gode eksempel: Et klimatjek af en række storstilede vejprojekter viser, at den miljømæssige regning for at gennemføre dem bliver for stor, og stopper derfor en række storstilede vejprojekter.

DU bedes også se Egholmlinien efter i sømmene!!! LYT TIL PROTESTERNE!!!

Med lov skal land bygges!!!

Venlig hilsen

Lone Thomsen

Til Folketinget

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod Anlægsloven for Egholmlinjen og også selve Egholmlinjen.

Vejdirektoratet har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Det er dog langt fra retvisende oplysninger, der er præsenteret i VVM undersøgelsen. Der er fx kommet nye oplysninger til på nogle områder. Derudover har Egholmlinjen generelt få trafikale fordele i forhold til de store konsekvenser, som den har.

Det drejer sig fx om:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. De demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

<u>1. Konsekvenser for drikkevandsområderne</u>

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden. Som borgere i området er det uforståeligt, at man overvejer at bygge en motorvej i et område, hvor borgerne ikke må have hestehold eller sprøjte med det mindste gift i haven pga. grundvandsbeskyttelse.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen. Derfor opfordrer jeg til at tænke på miljø og grundvandsbeskyttelse, så også de fremtidige borgere i mange år frem kan få rent drikkevand.

<u>2. Asbestforurening</u>

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen. Desuden vil vi som borgere i området blive udsat for stor risiko for helbred og sundhed både nu og med senfølger.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen. Dette viser også, at Egholmlinjen bør afvises som en mulig løsning.

<u>3. Støjforurening</u>

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere borgere i Aalborg Kommune. Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Støjforureningen ligger efter

beregningerne på et sundhedsskadeligt niveau for mere end 26.000 borgere, og endnu flere vil få nedsat deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by.

Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forholde sig objektivt til flere løsninger. I beslutningsprocessen har folketingets medlemmer derfor heller ikke haft mulighed for at forholde sig til flere muligheder.

Anlægsloven er endnu mere udfordret på de demokratiske rettigheder. Den lægger op til, at Transportministeren **ikke** skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Jeg vil derfor opfordre til at:

- Folketingsmedlemmerne afviser Egholmlinjen og henviser Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.
- Folketingsmedlemmerne fastholder, at Transportministeren skal respektere borgernes demokratiske rettigheder til klager og efterprøvelse af beslutningerne. Derfor kan Anlægsloven ikke vedtages i sin nuværende form.

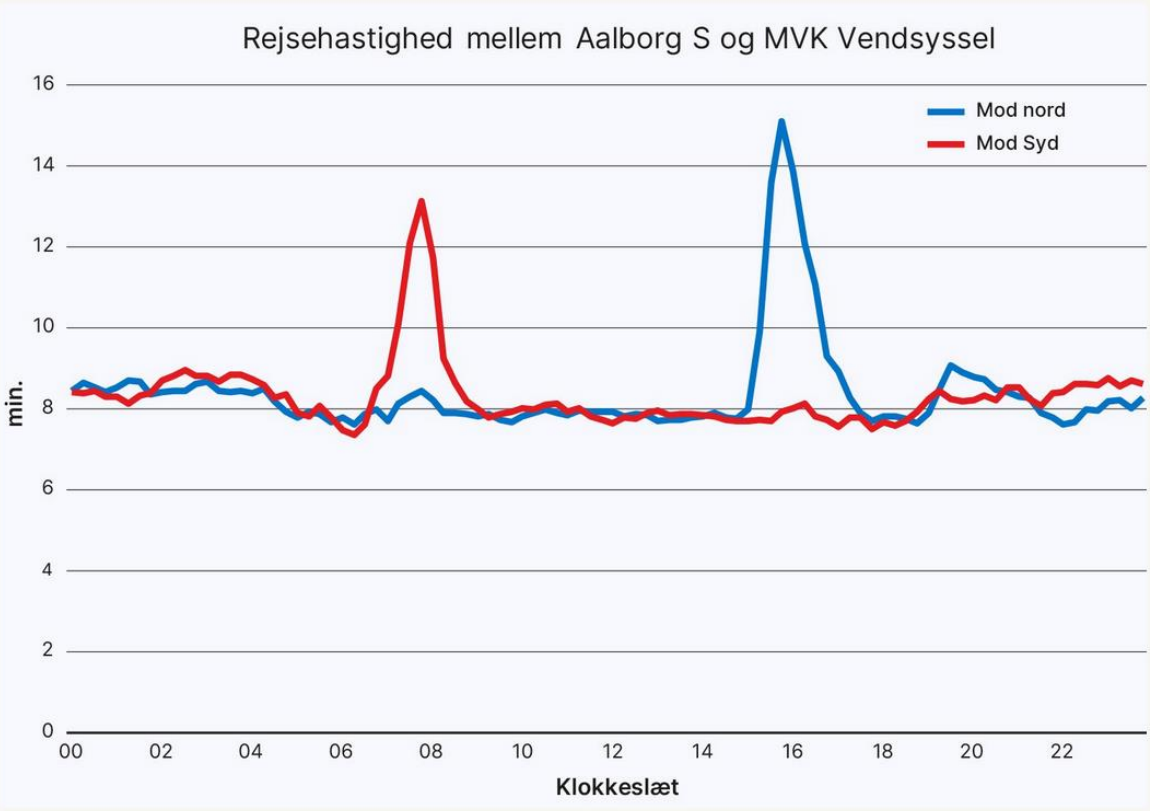
Venlig hilsen

Lone Wolfsen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Indsendt af
Lotte Holmberg Rasmussen
[redacted]

Trafikproblemer på motorvej E45 ved Limfjords-krydsning
Den Egholmsforbindelse der er udgangspunkt for den forelagte anlægslov skal afhjælpe trafikale problemer med krydsning af Limfjorden i myldretiderne morgen og aften. Problemet er skitseret i denne graf fra Vejdirektoratet. Det ses, at om morgenen tager det maksimalt 5 minutter og om eftermiddagen maksimalt 7 minutter længere at krydse Limfjorden end udenfor myldretiderne. Herudover er der jævnligt hændelser der giver yderligere kødannelser.



Vejdirektoratet: Gennemsnitlige rejehastigehder på den 12,7 km lange strækning. "Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minutter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen." (Vejdirektoratet)

Den dyreste løsning med den mindste aflastning
Der er nogle væsentlige problemer med etablering af Egholmlinien. Væsentligt er, at Egholmlinien er den dyreste løsning med den mindste trafik-aflastningseffekt. Dette er ikke en rimelig og hensigtsmæssig måde at udnytte samfundets begrænsede økonomiske ressourcer.

Problemer med støjforurening
Et andet meget væsentligt problem er, at Egholmlinien giver en stærkt forøget støjforurening til den vestlige del af Aalborg. Støjforurening giver alvorlige helbredsproblemer, som ikke bare er en belastning af den enkelte syge borger og de pårørende, men også af vores sygdomsbehandlingssystem.

Støjforureningen ødelægger desuden rekreative områder af støjforurening fra Egholmsforbindelsen.

En vestlig motorvej vil i al fremtid lægge et bånd af støjforurening i Aalborgs Vestby, Egholm og Nørresundby. Det er områder, som i dag er forholdsvis fredelige, især i aftentimerne. Nogle af boligområderne får motorvejen helt tæt på. Det gælder blandt andet "Frugtkvarteret" i Mølholm og nybyggerierne i Hasseris Enge og Sofiendal Enge.

Der bør ikke bygges flere motorveje tæt på byområder, så længe E45 gennem Aalborg og Nørresundby mangler støjafskærmning langs boligområder. Støjen fra E45 bør her dæmpes til maksimum 53 dB, som er verdenssundhedsorganisationen WHO's anbefalede maksimum.

Trafikmodeller
Trafikmodellerne, som Vejdirektoratet bruger som bevis på fornuften Egholmlinjen, holder ikke og de samfundsøkonomiske beregninger således heller ikke. De "spildte timer" omregnes til kroner og ører, men disse penge er luftpenge. De optræder ikke i nationalregnskabet eller i kommunens eller regionens regnskaber. Modellerne er således manipulerende. Virkeligheden er, at de fleste trafikanter bruger deres *fritid* på at holde i kø. Undtagelsen er firmabiler, der kører i arbejdstiden.

Aflastning af fjordkrydsning
Trængslen på E45 vil ikke forsvinde på grund af en Egholmlinje, allerhøjest aftage en smule. Vejdirektoratets egne beregninger viser nemlig, at Egholmlinjen kun vil få trafikken på E45 gennem Limfjordstunnellen til at falde med 17 procent. Altså vil 83 procent stadig køre igennem tunnelen. Med de trafikstigninger, som regeringen forventer i de kommende ti år, betyder det, at Egholmlinien når den er bygget færdig, ikke vil føre til mindre kø på den eksisterende E45. Der er altså brug for løsninger, der giver langt mere aflastning.

De 17 procent biler, der skal ledes vest om, vil som nævnt samtidig ødelægge områder, som i dag ikke er støjplagede.

Alternative løsninger
Egholmslinien er den ringeste løsning til forbedring af myldretidsproblemer med fjordkrydsning.
Bedre løsninger:

- Et enkelt nyt tunnelrør med tre spor og vendbar trafikregning øst for den eksisterende Limfjordstunnel
- En citytunnel vest for den eksisterende tunnel på E45, der servicerer bytrafikken, der skal krydse fjorden og som reelt er den der er årsag til problemerne

- En Ådalstunnel, der ligger lidt mere vestlig end citytunnellen og aflaster E45 på en længere strækning
- Konkrete løsninger og mindre ændringer af de problematiske punkter på E45 herunder ændringer af Kridtsvinget og Borgmestersvinget og en afkørsel til indkøbscenteret City Syd. Dette vil give langt færre 'hændelser' og dermed mindre kø når det sker
- Intelligente løsninger der udnytter de eksisterende veje bedre, blandt andet ved samkørsel, således at flere end én person bliver transporteret i hver personbil, specielt i myldretiden.
- Forbedringer af den kollektive trafik både bus og tog, herunder parkeringspladser ved togstationer og busholdepladser

Asbest i linieføringen
Asbest er ekstremt sundhedsskadeligt. På et knappenålshoved kan der være million asbestfibre. Aalborg har rekord i asbest-dødsfald, hvorfor Rigshospitalet har placeret deres asbestafdeling i Aalborg.

Flere steder hvor Egholmlinen foreslås anlagt er der asbestdeponier. Der vil naturligvis blive gravet i disse deponier med afflyvning af store mængder asbestfibre. Dette er bekymrende for alle indbyggere i Aalborg, specielt den vestlige del af Aalborg.

Afsluttende bemærkninger

I et Aalborg og Nørresundby med mangel på grønne og rekreative områder skal vi ikke asfaltere flere kvadratkilometer med motorveje.

I et Danmark, hvor regeringen hævder at gå ind for mere natur og klimavenlige løsninger, skal vi ikke ødelægge de grønne områder i det vestlige Aalborg, Nørresundby og Egholm, som er natur eller har potentiale til at blive det.

Hvis vi først anlægger en 20 kilometer lang motorvej gennem de grønne og fredelige områder i Aalborg og Nørresundby, er det for sent at finde andre trafikløsninger. Den motorvej vil forblive der altid, og vi får ikke de fredelige og grønne områder tilbage. Selv om en større del af bilparken måske er elbiler om 10-20-30-40 år, er dækstøjen fra elbiler stadig et problem.

Det **frarådes** på det kraftigste at vælge Egholmslinien, som er den dyreste løsning med den mindste effekt på kødannelserne og som samtidigt giver meget store problemer med støj og uoverskuelige virkninger fra frigivelse asbest.

Aalborg den 01.01.2022

INSIGELSE MOD ANLÆGSLOV VEDR. NY VESTFORBINDELSE OVER EGHOLM

Kære Folketingsmedlemmer,

Jeg synes at dette forslag til Anlægslov er fremsat i utide på grund af følgen forhold:

1-Trafikprognoser:
Forslaget er fortsat baseret på forældede tal vedr. den forventede udvikling i antallet af fjordkrydsninger/ biler- de aktuelle tal er ca. dobbelt af hvad VD (vejdirektoratet) har medtaget i deres prognose, og VD påstår at disse tal ikke kan indbygges i en opdateret prognose. Magen til vrøvl har man sjældent mødt, især når man hører andre kvalificerede/ politisk uafhængige trafikforskere. Tag nu at opdatere til virkeligheden inden denne Anlægslov vedtages, medmindre I er bange for at konklusionen bliver et dundrende bevis på at Vestforbindelsen er dødsdømt på forhånd til at aflaste den eksisterende forbindelse bare om 10-15 år! Det bliver en fejlinvestering i milliardklassen, og det bliver på Jeres og kommende generationers regning at formøble så store samfundsværdier!

2-Vestforbindelsen-vejanlægget:

Som vejanlæg vil en kommende motorvej vest om Aalborg klemme byen ind i støj og møg, en hævet motorvej i et fladt fjordlandskab vil for det meste sende støjen langt ind over byen pga. den overherskende vindretning fra sydvest (65 % af året)! Evt. støjdæmpning vil hæve sig op til 6 m. over landskabet, et voldsomt indgreb i det danske landskab som kommer til at ligne forhold i f.e. Tyskland/ Ruhrområdet!

Et indgreb i de kortlagte asbestdepoter pga. Vestforbindelsens krydsning ved Limfjordskysten kan IKKE gennemføres på ansvarlig vis uden yderligere forundersøgelser, som absolut mangler i den sidste VVM-redegørelse. Dette påtales idet VD åbenbart har fået mundkurv på og ikke må igangsætte disse undersøgelser. Her må I politikere træde i karakter, VD er vel ikke i et magtapparat som gør politikerne ud af stand til at have egne meninger? De skal vel bare betragtes som statsligt serviceorganisation som er til rådighed for politikerne udenom Trafikministeriet/ regeringen? Alt andet er magtmisbrug af værste skuffe!

Naturkonventioner på EU-niveau skal vel respekteres hvis vi ikke skal regnes med i listen over bananrepublikker? Der er påvist overtrædelser af førnævnte hvis I gennemfører det foreslåede projekt om en Ny Vestforbindelse!

Aalborg Kommunes støtte til Ny Vestforbindelse (600 mio. kr.): dette udemokratiske/ ulovlige(?) magtmisbrug af en flok lokale politikere til en skjult dagsorden- at kunne byudvikle et stort areal vest for Aalborg med staten som sponsor (ca. 7 mia. kr.), burde ikke kunne styre Jer/ Landspolitikere som skal tage samfundshensyn til hele landet? Fejlinvesteringen i Vestmotorvejen er et eklatant eksempel på snævre

lokalpolitiske interesser som fører denne store beslutning på afveje! Brug nu fornuften og lad uafhængige trafikforskere komme til orde og vurder de alternative og veldokumenterede løsningsforslag uden om VD!

Der er rigtig mange midler (ca. 3,5 mia. kr.) i overskud til at løse Aalborgs store støjproblemer på det eksisterende motorvejsnet ved valg af en af de østlige/ centrale nye fjordkrydsninger som vil have en mere langsigtet og veldokumenteret aflastningseffekt på fjordkrydsninger i de næste 30-40 år!

At etablere sikre og beskyttede/ nødvendige grundvandsreserver sydvest for Aalborg tog vel ca. 20 år, og nu vil en ny Vestmotorvej tromle og true op til 30% af disse reserver, endnu en vanvittig dårlig måde at administrere vores naturværdier og livsvigtige naturreserver! Hvor er moralen i denne overtrædelse? Kan det være rigtig at VD ikke skal respektere disse begrænsninger ift. nye arealanvendelser? Hvad sige I ??

3-Borgerinddragelse:

Alene den måde hvorpå hele dette Trafikforslag og tilknyttet Offentlighedsfase er håndteret skriger til himlen! Hvor er de danske værdier om fuld offentlig indsigt og medbestemmelse bleven af?

Høringsperioden om VVM blev ikke engang afsluttet på ordentlig vis før Trafikministeren varslede fremlæggelsen af Anlægsloven. Høringsfasen om Anlægsloven blev hastet igennem inden årsskiftet og inden nye lokalpolitikere kunne præge beslutningen om Anlæg af en Ny Vestmotor ved Aalborg. Og Trafikministeren er ved at få dispensationer fra Indsigelsesmuligheder fra borgerne. Hvad er det for et demokrati der er ved at tage form- SKINDEMOKRATI? det vil jeg kalde MAGTMISBRUG af værste skuffe!

Kære politikere,

Jeg er ikke dansk statsborger efter 51 års bosætning i Aalborg som EU-borger, det skyldes de skærpede krav fra 1998 om statsborgerskab og DF-partiet, det kan jeg leve med! Men den igangværende forringelse af de demokratiske spilleregler i vores lokalsamfund og hele land, det har Jeg svært ved at acceptere!

I håb om at der vil blive kigget endnu en gang på andre/ bedre trafikløsninger ved Aalborg!

Venlig hilsen

Luc Ghysels

Landskabsarkitekt

Tilsendt Vejdirektoratet 01.01.2022 på mail: nfc@vd.dk

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Det er i dag 1. januar 2022, og jeg har lige været ude og gå en lang tur. En tur langs med Limfjorden og de grønne områder, der er tæt ved. Her var den skønneste ro og smukkeste udsigt til bl.a. Egholm. Der var ikke blot ro i dag, fordi der er mange, der kommer sig oven på nytårsaften, men fordi der er natur og gå/cykelruter, der er uforstyrret af trafik og andre støjkilder. Du kan høre fuglene kvidre, rode rundt i bladdynger, eller dykke ned i vandet for at finde noget spiseligt. Du kan trække vejret dybt ned i lungerne og får den største lyst til at sige "aaaaahhhhhhh" og samtidig smile og bare nyde den flotte, uforstyrrede, udsigt. Når det er sagt, får man samtidig lyst til at skrige af sine lungers fulde kraft noget i stil med "NEEEEEEJJJJJJJ – hvem kan dog finde på at ville ødelægge dette?". For hvem kan det?
Der er så meget, der bare skriger til himlen i dette projekt vedr. en 3. Limfjordsforbindelse (i Egholm-linjen). Det er muligt, at der er behov for at få en ekstra fjordforbindelse, men det bør være ud fra fremtidens behov og tendenser, og med natur- og miljø samt alles sundhed som første prioritet, og derfor er der så mange elementer, der bør ses på igen! Det kan ikke være rigtigt, at der skal bruges så mange penge på ét projekt, som ikke løser de problemer, der er nu, og fortsat vil være der, når projektet er færdigt, og som samtidig ødelægger natur og miljø og sætter folks sundhed på spil.

Der er rigtig mange ting, som jeg mener er problematiske og ikke belyst nok, eller tænkt alternativer til, og som bør tages nærmere til efterretning - det er jo 10 år siden, at den oprindelige VVM blev lavet. F.eks.:

- Aalborg er allerede Danmarks mest støjbelastede by – og flere undersøgelser viser nu, hvilken betydning støj har for folks sundhed.
- Aalborg bliver lukket inde af 2 motorveje, hvor der steder kun er ca. 6 km mellem de to veje.
- Der er flere steder på den ca. 20 km lange strækning, hvor det ikke er muligt at lave støjdæmpning.
- Støjniveauet er lavet på en gennemsnitsberegning, hvilket ikke giver et realistisk billede af støjen (man bør her lære af Silkeborg-motorvejen), og ikke ud fra det antal biler, der vil være på vejene når motorvejen er færdig.
- WHO har sat niveauet for sundhedsskadelig støj til 53dB, men Vejdirektoratet fastholder grænsen på 58dB jf. Miljøstyrelsen.
- Der er megen vestenvind, og vand bærer støj.
- I "Opsamling på borgmøde 24. marts 2021" svarer Vejdirektoratet bl.a. følgende vedr. støj: <u>Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig</u>.
- Ca. 7,5 milliarder kr. – på ét projekt!
- 600 millioner kr. i medfinansiering fra Aalborg Kommune (som der i øjeblikket ikke er lovhjemmel til) + "det løse" jf. uddrag fra Magistraten 13. december 2021:
  Økonomiske konsekvenser
  - *Aalborg Kommune vil, jf. Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse overtage nogle nyanlagte vejstrækninger og stier. Der vil komme driftsudgifter af disse vejstrækninger og stier.*
  - *For at sikre trafikafviklingen fra Egholmforbindelsen videre på det kommunale vejnet, vil det blive nødvendigt med nogle tilretninger af det kommunale vejnet. Der er i budget 2022 afsat 2 mio. kr. til bl.a. at klarlægge omfanget af disse udgifter.*
  - *Det forudsættes, at der tilvejebringes lovhjemmel til Aalborg Kommunes medfinansiering på 600 mio. kr., som det er beskrevet i aftalen om Infrastrukturplan 2035.*
- Asbestproblematikken er nærmest ikke nævnt i VVM'en og det betegnes som værende en begrænset konsekvens. Men der er fra bl.a. den uvildige tænketank GeoHavs side gjort opmærksom på det

ukorrekte i dette, se mere her. I miljøvurderingen står der intet om den manglende inddæmning og den sandsynlige forekomst af asbest i fjordbunden.

- Hvem skal betale for "oprydningen" af de asbestdeponier, der er i linjeføringen? Og hvordan vil man håndtere asbest i vand, når man ikke har erfaring med at håndtere eller rense asbest, der frigives til havmiljøet?
- Kan det være rigtigt, at beboerne i Aalborg og omegn endnu engang skal udsættes for asbestforurening?
- Bilag IV-arterne og trækfuglenes internationale beskyttelse respekteres ikke.
- Aalborg Kommune vil være en grøn kommune, men vil ødelægge så meget natur- og habitater for diverse dyrearter i form af dette projekt. Uanset om der laves erstatningsnatur andre steder, er det jo ikke den natur, vi har nu.
- Det er dybt kritisabelt, at der fra ministeriets side, i lovforslaget, lægges op til at fratage borgerne hørings- og klageret i resten af projektet på grund af projektets 'kompleksitet'.
- Der er ikke taget højde nok for den ekstra trafik, og støj, der vil komme i Aalborg Vestby som følge af en til-/frakørsel v/Mølholm i kombination med, at den nye plusbus fjerner bilister fra Kastetvej, men også i tilfælde af omdirigering af trafik fra hhv. nuværende motorvej i øst samt Limfjordsbroen.
- Linjeføringen kører hen over ca. 1/3 af Aalborg og Nørre Sundbys grundvandsressourcer.
- Det er helt unikt at have en ø så tæt på en storby. Uanset om det "kun" er landbrugsjord, der er på Egholm, er der masser af unikt dyre- og planteliv. Og desuden er der stor interesse i at lave mere vild natur der, hvilket Egholm Park bl.a. er initiativtagerne bag. Øen har desuden vundet stilhedens pris, og har man bare én gang besøgt Egholm, vil man forstå hvorfor.
- Der er ikke taget højde for klimaloven ifm. udregninger.
- Når man laver flere motorveje, opfordrer man også til mere bilisme. Der burde i stedet gøres langt mere for den kollektive transport, samt forbedring af mulighed for godstransport.
- Lokalpolitikerne nævner hele tiden, at hvis vi ikke får en motorvej over Egholm, så mister vi erhverv, og folk fraflytter Nordjylland. Der er aldrig nogen der nævner, at hvis der kommer en motorvej mere, så vil det få mange flere bosiddende nord for fjorden til at pendle til arbejdspladser syd for fjorden f.eks. i Aarhus, da det vil være lettere at kommer dertil, men det er billigere at bo i nord. Jeg har endnu ikke set noget sted, hvor det står at erhverv vil etablere sig nord for fjorden, hvis bare de havde en motorvej.

I øvrigt vil jeg gerne give udtryk for følgende punkter omkring selve **processen**:

1) Jeg synes, det er en meget urimelig frist, der er givet til borgerne. Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med en deadline der hedder 2. januar 2022. Det er op til/i en ferieperiode (som selv politikerne også gerne vil nyde), og det er ikke ordentlighed overfor borgere eller foreninger som muligvis holder lukket i juleperioden. Alle har vi forsøgt at få alt til at gå op i en højere enhed i årets løb, og løbende skulle tilpasse os de mange restriktioner der har været/er her, og mange har set ekstra meget frem til at holde fri i juledagene, evt. sammen med deres familier og nære (under de forhold der nu er mulige, og med de tiltag der også skal tages hensyn til her), og ikke at skulle skrive høringssvar.
2) Derforuden synes jeg heller ikke, at det er ordentlighed at sende lovforslaget i høring inden det nye byråd er startet på deres periode. Hvis vi tager Aalborg Kommune, har borgerne jo i november taget et klart valg om, hvordan de ønsker at se ændringer i byrådet. Ellers havde f.eks. Socialdemokratiet jo ikke mistet så mange stemmer, som de gjorde.

3) Da Christiansborg indgik aftale om det der blev til Infrastrukturplan 2035, var alle høringssvar mht. VVM'en for motorvejen i Egholm-linjen ikke færdigbehandlet. Der kom over 7.000 høringssvar, som der blev set bort fra. Med andre ord bliver vi borgere ikke taget alvorligt, og det synes jeg er problematisk i en sag, der er så afgørende på så mange forskellige områder.
4) Tilbage i 2011 blev der lavet VVM for 3 forslag til en 3. Limfjordsforbindelse. I 2014 fastlagde man sig på en 3. Limfjordsforbindelse i Egholm-linjen, og i 2019 fremgik det af finansloven for 2019, at der skulle laves en opdatering af vejprojektet. I de 10 år der er gået, siden den oprindelige VVM blev lavet, og igen siden 2019, er der sket rigtig meget. Når byggeprocessen er færdig, vil antallet af biler på vejene være vokset, og en motorvej over Egholm vil alligevel ikke være aflastning nok. Desuden har conora vist os, at vi kan tilpasse os til forskellige arbejdstider og/eller hjemmearbejde, hvilket kan give et andet billede på trafikken. Og i øvrigt udbygges der i øst både mht. boliger og industri samt et supersygehus. Derfor bør der kigges på alternativer, som bl.a. er den østlige forbindelse og den city-tunnel der også er blevet stillet forslag om.

Mvh. Lucie Petersen

[redacted]

02-01-2022

Emne: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er bosat i vest Aalborg, da jeg sætter pris på at være tæt på naturen og tæt på byen med alle dens gode kulturelle tilbud. Jeg bor ikke klos op af motorvejen, men er glad for at bruge naturen i vores lokalområde fx gå ture ved fjorden, tage færgen til Egholm, sejle i kajak ved fjorden, cykle til Nørholm. Naturen og freden i vest er en væsentlig årsag til, at jeg sammen med min familie for 12 år siden købte hus i Mølholm.

Jeg er imod en 3. limfjordsforbindelse fordi:

Argumenter for ikke at etablere en motorvej over Egholm:

- **Egholmlinjens ødelæggelser af Aalborg som by:**
    - En forbindelse betyder en ny bynær motorvej tæt op langs Aalborg og Nørresundbys syd- og vestlige boligkvarter, hvorfor denne forbindelse får katastrofale, følger for Aalborgensernes sundhed. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for borgerne i Aalborg. Estimeret vil ca. 30% blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens – og indlæringsvanskeligheder hos børn.

- **Egeholmlinjens miljømæssige konsekvenser:**
    - Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdepoterne, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Tæt ved disse depoter er Vestre Fjordpark placeret, hvor mere end 100.000 mennesker hvert år anvender dette smukke og rekreative område til badeaktiviteter m.m. Konsekvenserne kan blive at asbesten flyder direkte ind i Vestre Fjordpark og at dette rekreative område, som er et af Aalborg kendetegn må lukke.
    - Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
    - Naturen presses, når det etableres anlæg som en motorvej over Egholm, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter (navnlig strandtudsen), trækfugle (navnlig lysbuget knortegås) og konsekvenserne for Natura 2000-området N15 er alt, alt for voldsomt. Det er uansvarligt. Flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

- **Alternativ løsning:**
    - Aalborgs fremtidige byudvikling trækker mod øst og ikke mod vest bl.a. pga. det Nye Aalborg Universitetshospital, hvorfor et ekstra rør bør overvejes i stedet.
    - Anlægsinvestering er budgetteret til 7,5 milliarder, men vil helt sikkert overstige dette beløb, da dette er kendetegnet ved offentlige byggeprojekter fx metroen i Kbh., Det nye Sygehus i Aalborg, Skejbysygehus i Århus.
    - Regeringen samt støttepartierne bør altid kraftigt overveje hvorledes de forvalter skatteborgernes penge, specielt hvis opbakningen er meget tvivlsom.
    - Det må være muligt at finde billigere og bedre alternativer fx mere kollektiv trafik, fleksible arbejdstider (alle behøver ikke at møde kl. 08:00 og hjem kl. 16:00). Efter nedlukning af Danmark i 2020 pga. corona, er dette blevet en naturlig mulighed for mange, hvis de får lov.

Mvh.
Magne Dreyer
[redacted]
[redacted]

Vejdirektoratet
Folketingets partier

Vedr. Høring over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

De fleste - men ikke alle - borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal imod Egholmlinjen. Der findes en række argumenter for hvorfor Egholmsforbindelsen er et dårligt valg og i dette høringssvar vil flere blive fremlagt.

TRAFIKSTØJ

Et af de helt store argumenter imod Egholmslinjen er den øgede støjmængde i store dele af byen, både nord og syd for Limfjorden. I både den vestlige del af Aalborg og Nørresundby findes rekreative områder, som i høj grad benyttes af beboere og institutioner. Disse er i dag kun meget begrænset ramt af støj. Det forventes af Vejdirektoratet at støjen fra Egholmsmotorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Vejdirektoratet erkender i VVM-analysen voldsomme støjbelastninger, hvis der bygges en motorvej over Egholm. Alligevel indgår støj, som en positiv post på 316 mio. kr. i den samfundsøkonomiske analyse, fordi støjen i de nye store støjbelastede områder beregnes til på døgnbasis at være under 58dB. WHO anbefaler en støjgrænse på 53dB Kilde.

”Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport ”Environmental Noise Guidelines for the European Region” (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten”.

ØKONOMISK

Økonomisk er det en urimelig dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Penge, der skulle bruges på velfærd til kommunens borgere. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning. Der ligger en række konkrete alternativer, der er langt billigere og mere effektive. Derudover er der formentlig ikke lovhjemmel til at kommunen kan betale 600 mio. kr. til en statsvej. Der er ligeledes dele af projektet, som ikke er med i de nuværende beregninger, herunder bro over det nye togspor til lufthavnen samt tilretning af veje ved afkørsler. Det må forventes at projektet bliver dyrere end antaget.

TRAFIK

Trafikalt løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen. Derudover løses ikke det trafikale problem, der giver størst udfordringer, nemlig når der er ulykker i tunnellen.

MILJØ

Miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Ingeniørernes tidsskrift ing.dk har den 23/12 2021 en artikel, hvor den anerkendte juraprofessor Peter Pagh, Københavns Universitet, udtaler at Region Nordjyllands kortlægning af asbestdepoter betyder, at Vejdirektoratet " skal belyse hvilke miljøvirkninger, anlægsarbejdet kan have ved anlæg af vej på en fyldplads med forventelig asbest, og der skal tages stilling til disse miljøvirkninger i VVM-tilladelsen. Det kan ikke vente til senere."

Aalborg/Nørresundbys drikkevand er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer. I VVM-redegørelsen kan der ikke garanteres, at drikkevandet ikke bliver påvirket. Derudover bliver Naturen presset, når der etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

Desuden er miljøpåvirkning i anlægsfasen ikke medregnet og det i sig selv, vil give projektet et negativt afkast.

ANDRE BEDRE OG BILLIGERE ALTERNATIVER

Der er sket meget med Aalborg siden Egholmlinjen blev tegnet. Dels er den vestlige del af Aalborg udbygget med flere boligområder, så der nu er endnu flere, der vil blive påvirket af støj, dels er den østlige del af Aalborg udbygget med både supersygehus og virksomheder, der har behov for at trafikken fungerer på E45.

Der er kommet flere alternativer, der bør undersøges inden en så stor beslutning træffes.

Kaj A. Jørgensen, lektor emeritus, ved Aalborg Universitet, påpeger, at trængsel ved tunnelen er det største problem, og netop det løses bedst ved ***et*** ekstra tunnelrør (og ikke 2 som er beregnet i tidligere VVM) med vendbar trafik i midterste rør. Han kommer med forskellige forbedringer i forbindelse med et 3. vendbart rør, der samlet set både aflaster bedre og belaster mindre.

Senest har Trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, der er lektor emeritus ved Aalborg Universitet, foreslået ny citytunnel i Aalborg. Forslaget skal erstatte Egholmlinjen og samtidig øge kapaciteten og reducere de mange uheld i Limfjordstunnelen - desuden er prisen væsentlig lavere.

Det er nødvendigt, at andre løsninger bliver undersøgt inden der afgives så stort et milliardbeløb til den mindst visionære løsning. Endelig bør det nævnes, at der inden for de syv mia. kr. burde kunne blive råd til nye/ekstra effektive støjværn langs E45, endog med overdækninger på nogle strækninger. Så Aalborg alt i alt kan gå fra at være Danmarks mest støjplagede by (pr. indbygger) til en af de mindst støjplagede.

Med venlig hilsen

Mai-Britt & Kim Hougaard

Høringssvar ang. forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse

Som borger i Aalborg er jeg meget bekymret over, at myndighederne vil anlægge en 3. limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Og jeg er dybt forundret over, at et flertal af partierne på Christiansborg bakker den op.
Jeg er ikke uenig i, at trængselsproblemerne med dertilhørende kødannelse og uheld, skal forbedres omkring den nuværende limfjordstunnel. Men jeg forstår ikke, hvordan man kan træffe en beslutning - uden at have undersøgt alternativerne. VVM opdateringen fra 2021 kiggede kun på Egholmforbindelsen. Hvor var alternativerne?
Hvordan kan man vide, at den løsning er den bedste, når man ikke har haft noget at sammenligne med?

Problemerne med trængslen over Limfjorden skal løses, men det bør ske på en måde, der er så skånsom som muligt mod miljøet, klimaet og borgerne. Det er linjeføringen over Egholm OVERHOVEDET ikke. Tværtimod!! Konsekvenserne ved denne løsning er langt større end de trafikale fordele.

For det første kommer den nærmest ikke til at aflaste og dermed løse problemet. Det viser tallene. Når først den 20 km. lange motorvej med to motorvejskryds, adskillige til- og frakørsler, en sænketunnel og en lavbro er færdiganlagt, vil trafikken være vokset yderligere, så effekten er lig nul.

For det andet er den ikke skånsom mod miljø, fx vil Aalborgs drikkevand højst sandsynligt blive påvirket. Flere truede dyrearter vil få forringet deres levevilkår.
Et stort antal borgere vil blive påvirket af støj - Aalborg er i dag allerede Danmarks mest støjplagede by. På store dele af strækningen skal motorvejen være på dæmning, nogle steder op i 8-9 meters højde. Aalborg mister nogle grønne åndehuller. Både Egholm og hele strækningen vest for byen både i Aalborg og Nørresundby er i dag anvendt af mange, der ønsker at nyde fjorden i ro og fred.
Og så er der klimaet. Vi står i dag overfor klimaudfordringer, som ikke var kendte, da denne linjeføring var på tegnebrættet. Alene anlægsfasen vil belaste klimaet enormt. At løse et højaktuelt problem med en forældet tankegang, gør mig ikke stolt og jeg troede ærlig talt, at vores politikere var klogere.

Desuden er der dukket nye oplysninger op om gamle asbestdeponier i linjeføringen, som slet ikke er med i VVM-rapporten. Der ligger muligvis en stor mængde asbest i fjordbunden, som vil blive hvirvlet op og spredt i fjorden under gravearbejdet til sænketunellen. Transportministeren vil ikke undersøge mulige konsekvenser af dette, før anlægsfasen går i gang. Det er under al kritik, at en så vigtig beslutning bliver taget på et uoplyst grundlag. Skal Aalborg have en ny asbestskandale?

Jeg vil derfor opfordre til, at Folketinget afviser Egholmmotorvejen og i stedet går tilbage til tegnebrættet. Jeg ønsker, at man inddrager al den nye viden og ser på de alternative løsningsforslag, der er kommet i mellemtiden?

Jeg mener, at:

1) en del af løsningen kan ligge i, at justere skiltning og afstribning omkring den nuværende tunnel. En del kødannelse og uheld sker på grund af til- og frakørselsforholdene både syd og nord for tunnelen. Kommer man fra Aalborg C ad "Kridtsvinget", skal man flette ind på E45 fra venstre; det vil sige, at man skal skifte vognbane 3 gange for at kunne køre fra motorvejen igen efter tunellen. Disse uheld vil ikke forsvinde med Egholmforbindelsen.
2) For at øge kapaciteten kan jeg bedst se løsningerne med et ekstra tunnelrør, evt. Citytunnelen, som er udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen. Med denne løsning forbliver motorvejen i øst, hvor behovet er. Industrien, Universitetet og det nye supersygehus ligger i øst.

Jeg har meget svært ved at se fordelene i at anlægge motorvejen i Egholmlinjen og jeg er bekymret over, om Folketingets medlemmer reelt har sat sig ind i sagen og kender konsekvenserne af denne løsning.

Min opfordring lyder derfor: vågn nu op! Det er ved at være på høje tid.

Mvh
Maja Munkhaus Olsen

Aalborg 30. dec. 2021

Høringssvar

Jeg vil på det stærkeste gøre en indsigelse mod etableringen af en motorvej i Egholmlinjen. Nej tak til en vestlig forbindelse.

Egholmmotorvejen vil gøre Aalborg til en by indrammet af motorveje. Etableringen af Egholmmotorvejen vil få store konsekvenser for hele Aalborg Vestby, Egholm og for store dele af Nørresundby. 26000 mennesker vil blive plaget af skadelig støj, og de få rekreative områder, der er tilbage i Aalborg mod vest samt i Nørresundby ned mod fjorden, vil blive ødelagt for evigt. Aalborg er i forvejen en by, hvor der er mangel på naturområder. Lad os passe på de få, der er tilbage.

Bliver Egholmmotorvejen en realitet, så kommer den til at gå over store dele af byens drikkevandsressourcer, og det må stoppes, så vi ikke på den konto risikerer at miste vores rene drikkevand. Det kan ikke genskabes.

I strækningen, hvor Egholmmotorvejen er planlagt, findes dyreliv, som vi er forpligtet til at værne om, herunder bl.a. strandtudsen. Dyr kan ikke flyttes og deres habitater kan ikke genskabes. Også beplantningen omkring Egholm bør vi værne om. Ålegræsset er vigtigt for dyrelivet i Limfjorden.

Den øgede trafik er problematisk. Men det er et meget begrænset tidsrum, problemerne er centreret om 7.30-8.15 om morgenen og 14.45-16-00 om eftermiddagen. Limfjordstunnelen er langt fra en af de mest trafikplagede strækninger i Danmark.

Vi bør være mere ambitiøse i forhold til den klimasituation, som vi står i. I andre lande har man droppet udbygningen af motorveje, fordi miljøkonsekvenserne er for store. Vi bør følge deres eksempel.

I den ideelle verden skulle det koste penge at krydse fjorden i de to travle perioder. Det ville få flere til at arrangere samkørsel. I langt de fleste biler sidder i dag kun en enkelt person. Det kan også løses ved forskudt arbejdstid.

Det ville være fantastisk at gøre den indre by fri for bilisme. Hæve priserne på parkering og lave gratis p-pladser uden for byen og busser ind til centrum. Det ville være anderledes klimaambitiøst.

Der er gjort fund af asbest i og omkring fjorden i den strækning, hvor det er planen at etablere Egholmmotorvejen. Der bør som minimum undersøges, hvilke konsekvenser det vil have at grave i området. Og området bør renses.

En vestlig forbindelse over Egholm bør for alt i verden undgås. Skal der være mere trafik over fjorden i de to spidsbelastede perioder, vil en CityTunnel (et stillet forslag)

eller en Ådalsforbindelse (et stillet forslag) eller en forbindelse ved den allerede etablerede tunnel være de bedste løsninger i forhold til at begrænse naturødelæggelser og i forhold til at afhjælpe, hvor trafikken faktisk er.

Marie Bak Lundgaard
[redacted]

2. januar 2022

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Til Folketinget

Det er vigtigt for mig først og fremmest at fremhæve, at modstanden i Aalborg ikke kun udgøres af en flok økohippier, der synes, at naturen skal bevares "bare fordi, jeg synes det ville være synd", som bevægelsen i et årti er blevet fremstillet som i medierne. Modstanden udgøres også af en stor gruppe dedikerede fagfolk, der gennem et grundigt og frivilligt arbejde sætter vores karrierer på spil for at oplyse omkring de miljømæssige, økonomiske, klimamæssige, trafikale, naturmæssige og sundhedsskadelige konsekvenser, som vil følge af en realisering af Egholmmotorvejen, og som Aalborg byråd ikke ønsker skal nå Christiansborg.

Jeg anmoder venligst Folketinget om at tage mit høringssvar seriøst og forholde sig til mine pointer.

Placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse skal genovervejes!

Idéen til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm stammer helt tilbage fra 1958 (fremsat i Aalborg Amtstidende den 19. november 1958), hvor man dengang slet ikke kunne forestille sig at lave en så lang broforbindelse over vand uden en trædepude i midten. Man skulle tro, at man lod sig blive klogere. Men nej. Egholmlinjen blev for alvor fremsat i 2002 i den første af tre VVM-redegørelser, hvoraf de første to blev underkendt dels grundet mangelfuld vurdering af beskyttede fugle og arter; først i 2003 af det daværende Naturklagenævn og dernæst af Skov- og Naturstyrelsen i 2006. Den endelige beslutning om en fastlæggelse af den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmmotorvejen beror på VVM-redegørelsen fra 2011 – altså et 10 år gammelt grundlag – hvortil klageadgangen så blev fjernet. På trods heraf blev redegørelsen alligevel kritiseret og pillet fra hinanden af diverse fagfolk. Og det er bevidst, at jeg ikke medtager opdateringen af miljøkonsekvensrapporten fra 2021, da hele udarbejdelsen af denne er dybt kritisabel – den er betalt af Aalborg Kommune, som ønsker en Egholmmotorvej, og arbejder kun med det ene alternativ. Konklusionen af rapporten har været skrevet fra starten af, og opdateringen kan derfor ikke anvendes som et fyldestgørende og retvisende grundlag.

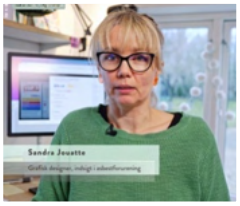
Stædigt og hårdnakket holder politikerne altså fast i en forældet løsning på et stigende trafikalt problem. Dermed lever de desværre op til en fordom om, at politikere ikke tør erkende sine fejl. Men i modsætning til andre aktuelle situationer, har I nu, Folketingets politikere, mulighed for at trække i håndbremsen og undgå, at en fejl overhovedet bliver begået – ved at erkende, at vi selvfølgelig *bliver klogere* og derfor nu skal træffe den rigtige beslutning på et mere oplyst grundlag.

Der er ingen tvivl om, at Aalborg og Nordjylland har behov for en løsning på de trafikale udfordringer, som opstår ved myldretid hver morgen og hver eftermiddag ved Limfjordstunellen. Men løsningen er IKKE en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm. Det er der flere grunde til. Dette høringssvar fokuserer og uddyber argumentet ift. natur- og artsbeskyttelse.

For flere argumenter vedr. støjpåvirkning, asbestforurening, drikkevandsforurening og klimapåvirkning kan følgende korte videoer med fordel tjekkes ud:

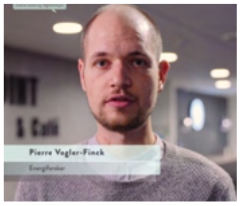
Natur- og artsbeskyttelse

https://youtu.be/g-zciEZauVg



Asbestforurening

https://youtu.be/4Jivsl0jMXc



Klimapåvirkning
https://youtu.be/Lf44Mg9u3lc

Støjpåvirkning
https://youtu.be/hm26wkYc29c

Drikkevandsforurening

https://youtu.be/0svC4OEqcBk

Bilag IV-arter og Natura 2000

Jeg antager, at Folketinget selvfølgelig er bekendt med den strenge beskyttelsesordning, som gælder bilag IV-arter og Natura 2000-områder, jf. Habitatbekendtgørelsen. Denne vil derfor ikke udpensles, men jeg vil kun henvise til de relevante paragraffer.

Bilag IV-arter - strandtudsen

Egholm er hjemsted for Danmarks største naturlige population af strandtudser. "Naturlige population" skal i denne sammenhæng ses i kontrast til den flerårige lange kommunale forvaltningsindsats med avl i fangenskab (iværksat af København Zoo) og genudsætning af strandtudser over store dele af Danmark. I Aalborg vælger man dog en helt anden taktik. I stedet for at bevare og beskytte øens bestand af strandtudser – en bilag IV-art, som man i resten af Danmark gør en stor indsats for at bevare - har man i tankerne at tilsidesætte strandtudsens beskyttelseskrav til fordel for en dyr og uhensigtsmæssig motorvej tværs gennem øens unikke natur og strandtudsens hjem.

Jeg arbejder dagligt selv i det offentlige med beskyttelse af bilag IV-arter. Via nævnsafgørelser bliver vi jævnligt konfronteret med den tiltagende strengere fortolkning af bilag IV-arters beskyttelseshensyn, og vi bruger i stadighed en stødt stigende mængde af ressourcer på at efterkomme disse krav. Det forekommer mig modstridende, at offentlige midler med den ene hånd skal betale for en strengere forvaltning af bilag IV-arter og med den ene hånd give Aalborg Kommune penge til realiseringen af en motorvej, der direkte vil fjerne unikke levesteder for selv samme art.

Både miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven for Egholmmotorvejen indarbejder en lang række afværgeforanstaltninger. Afværgeforanstaltninger som i øvrigt ikke har en beviselig effekt på trods af, at der er lovmæssigt krav herom. Når man i miljøvurderingsprocessen begynder at anvende afværgeforanstaltninger som et værktøj, er det ensbetydende med, at der vil være en væsentlig påvirkning af arternes beskyttelseshensyn. Dette fremgår af Habitatvejledningen - vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018, samt af almen praksis på miljøvurderingsområdet. Betingelserne for fravigelse af bilag IV-arters beskyttelseshensyn fremgår af habitatbekendtgørelsens § 11, og er ikke opfyldt i denne situation. Særligt ikke i lyset af; der er andre tilfredsstillende alternativer! Ikke bare tilfredsstillende, men bedre og billigere.

Se blandt andet følgende video, hvor professor emeritus Kaj A. Jørgensen fortæller om bare ét af alternativerne: https://youtu.be/fxNpBrBTeYE (OBS Videoen indeholder en fejl ifm. Kajs titel. Han er professor, ikke lektor: https://www.kaj.person.aau.dk). Lektor emeritus Anker Lohmann-Hansen har ligeledes beskæftiget sig med den 3. Limfjordsforbindelse, og hans perspektiver på bedre alternativer er samlet her: http://en-3-limfjordsforbindelse.dk.

Natura 2000 – Den lysbugede knortegås på udpegningsgrundlaget
Endnu en gang har jeg en klar forventning om, at Folketinget selvfølgelig er bekendt med lovgivningen vedr. Natura 2000, samt at Egholmmotorvejen vil anlægges 1,2 km fra Natura 2000-området N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal. N15 består blandt andet af fuglebeskyttelsesområdet F1 Ulvedybet og Nibe Bredning, som blandt andet er udpeget på baggrund af tilstedeværelsen af lysbuget knortegås. Den lysbugede knortegås regnes i Danmark for at være en national ansvarsart[1]. Desuden har forskere ved DCE beskrevet Svalbard-populationen af den lysbugede knortegås som ubetinget et af Danmarks vigtigste, internationale artsforvaltningsansvar, da a) det er verdens mindste gåsebestand, b) den er i øjeblikket kun akkurat selvreproducerende, c) den har ugunstig bevaringsstatus, d) det er den højest klassificerede fuglebestand, omfattet af Vandfugleaftalen (A,1c), som forekommer i Danmark og da e) hele bestanden findes i Danmark en stor del af året[2].

Det er indiskutabelt, at størstedelen af populationen af lysbuget knortegås, der overvintrer ved Egholm, over de seneste 10 år har bevæget sig øst på, væk fra fuglebeskyttelsesområde F1 og overvintrer nu på østsiden af Egholm – lige midt i den planlagte linjeføring. Dette er sket i takt med, at ålegræsengene – knortegæssenes foretrukne føde – udbredes østpå. Dette fremgår af et

[1] Stoltze, M. (1998). Gulliste 1997 over planter og dyr i Danmark.
[2] Clausen, P., & Clausen, K. K. (2015). Notat om bestandsudvikling, udbredelse, habitatøkologi og energetiske forhold for lysbuget knortegøs i Danmark med anbefalinger til en fremtidig national forvaltning. Institut for Bioscience, Aarhus Universitet: DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi.

intensivt registreringsarbejde via DOF over de seneste 10 år og af flere faglige rapporter og videnskabelige artikler[3,4,5].

Ved justeringen af Natura 2000-grænserne i 2018 er det relevant at stille spørgsmålstegn ved, at F1 ikke blev udvidet til at inkludere Egholms østside, der nu opfyldte kravene grundet knortegåsens tilstedeværelse. Men i dette høringsbrev vil jeg lade sølvpapirshatten ligge og i stedet henlede Folketingets opmærksomhed på knortegåsens dynamiske beskyttelse, jf. Fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, stk. 4 vedr. beskyttelse af levesteder mod forringelse og forstyrrelse <u>også uden for Natura 2000-områderne.</u>

Endnu engang kan knortegåsens beskyttelseshensyn kun fraviges jf. betingelserne i artikel 9 af Fuglebeskyttelsesdirektivet (hvilket <u>ikke</u> er tilfældet) <u>OG</u> såfremt der ikke findes nogen anden tilfredsstillende løsning.

Endnu engang vil jeg henlede Folketingets opmærksomhed på de mange alternativer, der er fremsat af førende forskere på området, men som Aalborg byråd nægter at få undersøgt.

Ved en realisering af Egholmmotorvejen vil Danmark derfor ikke overholde europæisk lovgivning og efterleve vores internationale forpligtelser på natur- og artsforvaltningsområdet.

Desuden…
Når man ser på argumenterne imod en Egholmmotorvej…:

- Tilsidesættelsen af bilag IV og udpegningsarters beskyttelseshensyn
- Påvirkninger af flere tusinde borgere med trafikstøj over WHO's sundhedsskadelige støjgrænse
- Risiko for udslip af asbest til vandmiljøet fra kendte deponier langs linjeføringen (hvilket overhovedet ikke er blevet belyst i miljøvurderingen)
- Risiko for forurening af grundvandet i flere magasiner, som udgør størstedelen af Aalborgs drikkevandsressource
- Klimapåvirkningen både i anlægs- og driftsfasen
- Uhensigtsmæssig dyr ift. det trafikale afkast

… kan vi ikke længere acceptere modargumentet for: Amen, nu er det jo blevet besluttet…. (Og husk, det er en snart otte år gammel beslutning, der beror på et 11 år gammelt grundlag).

[3] Denny, M., Clausen, P., Percival, S., Anderson, G., Koffijberg, K., & Robinson, J. (2004). Lightbellied Brent goose Branta bernicla hrota [East Atlantic population] in Svalbard, Greenland, Franz Josef land, Norway, Denmark, the Netherlands and Britain 1960/61-2000/01.
[4] Clausen, P., Balsby, T. J. S., Clausen, K. K., & Fredshavn, J. R. (2015). Status for forekomst af lysbuget knortegås og udbredelse af ålegræs ved Nibe bredning, Gjøl bredning og Egholm. Institut for Bioscience, Aarhus Universitet: DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi.
[5] Clausen, P., & Clausen, K. K. (2015). Notat om bestandsudvikling, udbredelse, habitatøkologi og energetiske forhold for lysbuget knortegøs i Danmark med anbefalinger til en fremtidig national forvaltning. Institut for Bioscience, Aarhus Universitet: DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi.

Det er en kæmpe falliterklæring for vores demokrati og vores politikere, hvis det ikke længere er muligt, at vi *alle* kan blive klogere og handler derefter, bare fordi noget engang er blevet besluttet.

Jeg opfordrer derfor Folketinget på de kraftigste til at genoverveje placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse og droppe planerne om at realisere Egholmmotorvejen.

Med venlig hilsen

Marie Hagstrup
Biolog

25. december 2021

Martin Granum
[redacted]

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Kære Niels Fejer Christiansen / Vejdirektorat

Jeg håber med dette høringssvar at få folketingets politikere til at forholde sig til de alvorlige konsekvenser et anlæg af en motorvej over Egholm vil få for Aalborg som by, for miljøet og for de bynære rekreative områder omkring Aalborg og Nørresundby.

De tre zoner

Aalborg er omkring Limfjorden delt op i tre zoner.

Den østlige del, der strækker sig ud af by-zonen huser tung industri, cementproduktion, kraftvarmeværk, containerhavn mm. Det skal der være plads til i en aktiv og producerende by som Aalborg. De rekreative muligheder i dette område er minimale.

Den centrale del omkring midtbyen, de to limfjordsbroer ud til Limfjords-tunellen rummer det tætte og aktive byliv. Der er enkelte mindre parker hist og pist, men natur er der ikke meget af. Klart nok. Byliv skal der være plads til. Det har vi her.

Den vestlige del, vest for de to limfjordsbroer rummer beboelse, lystbådehavne, travbane, friluftsbad, roklub, surf-klub mm. Dette område er unikt, da det omkring fjorden både er bynært og naturskønt. Det har vi ikke andre steder i Aalborg. Jeg drømmer om et Aalborg der rummer og giver plads til alle tre dele.

De menneskelige konsekvenser

Hvis der anlægges en motorvej hen over Egholm, vest om og meget tæt på Aalborg vil dette område for evigt være ødelagt. Det er ikke prisen værd. Man ødelægger Aalborgs sidste åndehul, og med hvilken gevinst? Ja, det er det overraskende svært at få et ærligt svar på. De lokale politikere tyr til “det hele er besluttet” som svar på rimelige indvendinger. Går man erhvervslivet på klingen, er de sådan set ligeglade om ekstra fjordkrydsnings-kapacitet går øst eller vest om Aalborg, bare man kan komme over fjorden.

Naturkonsekvenserne

- Der er risiko for ⅓ af Aalborgs grundvand kan blive forurenet (i Drastrup Enge og ved Lindholm Vandværk). Det kan ødelægges allerede i anlægsfasen
- Man tromler hen over bilag-4 arter på Egholm
- Der er problemer med asbest i undergrunden
- Der bliver alvorlige støjgener for beboere øst for motorvejen samt hen over fjorden. Vand er i øvrigt en såkaldt "hård overflade" der leder lyd (og støj) rigtigt godt - hvilket i dette tilfælde jo er rigtig skidt
- Egholm bliver "savet midt over" af et larmende ar... Slut med Egholm som rekreativt åndehul for turister og beboere i Aalborg og omegn.

Den kritisable proces

Det er en skandale, at alternativer ikke er blevet undersøgt nærmere og bedre. F.eks. muligheden for en ekstra tunnel ved siden af de eksisterende med vendbar trafik eller alternativt en city-tunnel som et begavet alternativ til en motorvej i Egholm-linjen. Ideen om en vej hen over Egholm stammer tilbage fra midten af sidste århundrede. Den er forældet. Alternativet til motorvejen over Egholm var i sin tid en motorvej gennem byen (virkelig dum idé) eller 2 nye tunnelrør i øst, så kapaciteten kom op på 12 spor under fjorden - mere end Elb-tunellen. Selvfølgelig utrolig dyrt og overkill i forhold behovet. Kun i dette, ikke særligt kompetente felt af alternativer, kom Egholm-linjen til at se ud som den bedste løsning. Egholm-linjen er ikke blevet holdt op imod bedre, billigere og mere begavede alternativer. Det er for *ringe* - set i lyset af hvor store konsekvenser en vest motorvej vil have for byens beboere, projektets enorme størrelse på 7 mia. og dets lidet flatterende status som det MINDST rentable projekt i det samlede trafik-udspil fra folketinget.

Mangler i VVM

Siden de tidligere versioner af VVM-redegørelserne er det kommet jernbane til Aalborg lufthavn. En evt. kommende motorvej vil skulle gå hen over denne jernbane inkl. headroom til el-ledninger. Det betyder at motorvejen kommer op i 10-11 meters højde. Hvorfor er det IKKE afbildet nogen steder i den aktuelle VVM-redegørelse?

Den parallelle bro til lokal trafik nord for Egholm med tilhørende vej, der kommer til at skære igennem Lindholm... Hvorfor er den heller ikke afbildet?

Det virker som om man prøver at holde et par ubehagelige sandheder skjult for offentligheden...

Ønsker for fremtiden

- En ny debat om muligheder for den 3. Limfjordsforbindelse, hvor mere begavede alternativer tages med i overvejelserne (1 ekstra tunnelrør ved siden af de eksisterende eller en city-tunnel)
- Lukning af den tvivlsomme og muligvise ulovlige idé med at 600.000.000 skattekroner fra Aalborg kommunes borgere bruges på et stats-vejprojekt (det politiske kunstgreb under navnet “Aalborg alliancen”)
- En værdi-debat om hvad det EGENTLIG er, der gør det godt at BO i Aalborg.

Håber ikke, det er for meget at forlange.

Med venlig hilsen

Martin Granum

Til folketingsmedlemmerne

Jeg er som ung optaget af vores fremtid i Danmark og her i Aalborg Kommune, hvor jeg bor. Jeg vil gerne gøre indsigelse mod den nye Anlægslov mod Egholmlinjen og selve Egholmlinjen.

Egholmlinjen har store konsekvenser og giver få trafikale fordele. Konsekvenserne er derfor for store i forhold til fordelene.

Der er mange ting ved linjen og den nye Anlægslov, som efter min mening og de oplysninger, som jeg kan finde, er helt forkerte. Dem vil jeg gerne gøre jer opmærksom på, så I husker at se på dem og træffe de rigtige beslutninger for os unge, der skal leve med beslutningerne i fremtiden.

Det drejer sig fx om:

1. Forurening af drikkevand
2. Asbestforurening
3. Støj
4. Trafik i mindre kvarterer
5. Demokratiske problemer ved Anlægsloven

<u>1. Forurening af drikkevand</u>

Egholmlinjen løber gennem 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Ved Drastrup Enge, hvor jeg bor, må vi ikke bruge gift i haven, naboen må ikke holde hest og der er plantet skov for at beskytte grundvandet. Vores drikkevand til mange år i fremtiden og det er 1/3 af drikkevandet til Aalborg Kommune. Nu vil I lægge en motorvej – Egholmlinjen – lige gennem området. Den skal oven i købet graves lidt ned, selvom grundvandet står højt og derfor skal beskyttes ekstra meget.

Jeg vil gerne at både min familie, men også familierne efter mig, kan få rent drikkevand uden, at det skal renses først eller vi skal til at drikke købevand på flaske til sidst. Vi skal tænke os om og beskytte det drikkevand, som vi har. Tænk jer om i beslutningen om at beskytte miljøet.

<u>2. Asbestforurening</u>

Man har også fundet ud af, at der er forurenet med asbestdepoter 3 steder og i havbunden, der hvor man vil lægge Egholmlinjen.

Tænk på, hvor farligt det kan blive for os, der bor her nu, men også i fremtiden, hvis der bliver gravet i de depoter. Vi ved ikke, hvor meget asbest og hvad det vil gøre ved os. Vi kan blive syge og planter/dyr kan blive syge og forurenet, når man graver op.

Det er ikke blevet beregnet eller kigget på. Jeg synes, at man skal se på en anden løsning. Så vi ikke graver op i det nuværende.

<u>3. Støjforurening</u>

Hvis Egholmlinjen bliver bygget, bliver mere end 26.000 mennesker også berørt af meget højt støjniveau, som vi direkte kan blive syge af. Med tale om grønne løsninger, miljø og klima synes jeg, at det er mærkeligt, at man ikke tænker på løsninger, hvor de sidste af Aalborgs uberørte områder i forhold til støj bliver ved med at være uberørt.

Med andre løsninger kan vi oven i købet få råd til at bygge bedre støjmure til dem, der allerede nu mærker støjen.

4. Trafik i mindre kvarterer

Vejene fra Egholmlinjen rammer ind i almindelige små parcelhuskvarterer. Områder, hvor mange af os bor, går i skole og vores søskende går i børnehave. Her vil det fremover blive farligt at cykle, gå og komme frem, hvis man ikke er i bil, med stor trafik fra motorvejen ind mod byen eller ind mod City Syd. Vores små parcelhusveje er ikke bygget til den trafik.

Løsningen er nærmere at se på en løsning mod øst, hvor vi også alle sammen går i skole eller på arbejde. Her ligger mange arbejdspladser for mange forældre.

5. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx et ekstra tunnelrør, hvor man kan vende trafikken efter, hvor meget trafik der er.

Med den nye Anlægslov vil Transportministeren også tage de demokratiske rettigheder fra mig og andre. Vi vil ikke længere kunne klage over beslutningerne undervejs i processen. Den ret vil ministeren tage fra os med loven. Jeg synes ellers, at demokratiet og de rettigheder er en af de vigtigste ting ved Danmark.

Jeg håber derfor, at folketingsmedlemmerne vil høre på os og gennemse de mange grunde til at afvise Egholmlinjen og finde en anden løsning.

Jeg ved også, at de folkevalgte i Danmark ikke vil stemme for en Anlægslov, der tilsidesætter vores rettigheder i demokratiet.

Venlig hilsen

Martin Wolfsen

Aalborg – kulturby tur-retur

Aalborg har gennem mange år arbejdet hårdt på at ændre byens karakter fra inkarneret industriby til videns- og kulturby. Et stort skridt blev taget i 1974, da Aalborg Universitetscenter åbnede. Et andet stort spring i retningen af kulturby kom i 1991, da kommunen købte havnefronten, som siden er blevet katalysator for store kultur- og videnstiltag i byen. Her er larmende fabrikker og rygende skorsten i dag erstattet af cafeer, kulturbygninger, uddannelsessteder, grønne rekreative arealer og sportsmuligheder. Og flere tiltag er undervejs i byen. Hvis Aalborg skal bevare og udvikle sin nyfundne status som kultur- og vidensby, er det afgørende, at der ikke bliver taget beslutning om at omkranse byen med motorvej mod alle fire verdenshjørner. Byen skal fortsættet sin hidtidig stræben efter af blive en attraktiv by med mange rekreative og kulturelle tilbud, som kan fastholde unge, tiltrække studerende og veluddannet arbejdskraft og dermed virksomheder samt være med til at gøre byen til et endnu mere attraktivt turistmål.

I den gældende kommuneplanen beskrives hvorledes kommunen skal udvikle sig og bruge sine arealer. Her beskrives kommunens mål med den såkaldte Grøn-blå struktur med 3 overordnede mål: ***"At den skal være med til at fremme sammenhængen og tilgængeligheden for natur- og friluftsliv. At den skal indgå som et grundlag for planlægningen og administrationen af det åbne land. At den skal danne grundlaget for, at den biologiske mangfoldighed i kommunen øges."*** Anlæggelse af en motorvej vest for Aalborg, vil være i direkte modstrid med den Grøn-Blå struktur´s overordnede mål! I VVM rapporten forsøges det at tage højde for dette meget graverende problem. Her skriver Vejdirektoratet: ***"Det vil i vid udstrækning være muligt at retablere de rekreative stiforbindelser på tværs af de vestlige forslag.. det vil dog nødvendiggøre en omlægning af nogle eksisterende stiforløb samt etablering af nogle nye over- eller underføringer af stier på tværs af de nye vejforløb."*** (Uddrag fra VVM rapporten, s. 109). Altså mener Vejdirektoratet at kunstigt oplyste betonrør lagt under motorvejen og brokonstruktion med udsigt til 4 vejspor, vil være "en retablering" af de ødelagte stiforbindelser vest for Aalborg. Jeg mener ikke, det er værdige og ordentlige erstatninger for tabet af den fri bevægelse i naturen, tabet af stilheden og tabet af det ubrudte kig til marker og vand. Oplevelser, der er uerstattelige!

Tunnel under vej.

Gangbro over vej.

Jeg vil derfor protestere mod begge vestlige motorvejsløsninger - Egholm- og Lindholmløsningen. Jeg bor selv forholdsvis langt fra de to foreslåede linjer, men ser det som en fatal udvikling af Aalborg by, som på sigt vil få negative konsekvenser for byens selvforståelse som kulturby, oplevelsesøkonomien, tiltrækning af arbejdskraft og ikke mindste udfoldelsesmulighederne for byens indbyggere og turister. Østforbindelsen er langt at foretrække.

Med venlig hilsen

Mette Bjerring, [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Jeg skal venligst gøre opmærksom på, at det kun er Vejdirektoratets opgave at lave de tekniske undersøgelser og tilvejebringe den miljøkonsekvensrapport, Folketingets medlemmer skal sætte sig ind i. Det er Folketingets medlemmer, der skal forholde sig til om projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele. Det er min opfattelse, at konsekvenserne er for voldsomme i forhold til dets begrænsede trafikale effekt

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere og forurener to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer allerede i anlægsfasen.
Det er uforeneligt med EU-retten at risikere negativ påvirkning af den truede bestand af lysbuget knortegås, der er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område, og at ødelægge flere af strandtudsens får levesteder.

Det er uansvarligt at se igennem fingrene med motorvejens enorme klimapåvirkning i en tid som vores.

Det er dertil utilstedeligt at udsætte borgerne i Aalborg og langs Limfjorden for risiko for asbestpåvirkning ved på ny at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv.

Jeg vil derfor opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en mere skånsom måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken kan eksempelvis løses billigere og langt mere skånsomt ved en af de to østlige alternativer, "City Tunnelen" eller "Bypass-tunnelen" (et 3. rør) med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til på grund af sit begrænsede kommissorium.

I øvrigt er det utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetage dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at Transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat.

Vi har den skønneste ø i Egholm – en perle i sig selv og for Aalborg.
Vi har for få pr tilbage fået etableret Vestre Fjordpark lige ned til fjorden, og hvor der er vandaktiviteter i form af friluftsbad, kajak-, vandpolo-, dykker-, sejl-, vinterbadeklub m.fl.

Med anlæggelse af egholmforbindelsen vil forholdene for alle de mange mennesker, der dagligt nyder natur og faciliteterne – vandaktivitet, frilufts- og fjordbad, beachvolley, ... blive ødelagt.

Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse i form af motorvej over Egholm må ikke ske – det vil være en menneskelig og naturmæssig katastrofe.

.

Kære folketingsmedlem

Sendt pr mail til nfc@vd.dk

Høringssvar vedr. Udskast til forslag til Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse i egholmlinien.

Det er med stor bekymring, at jeg som borger i Aalborg kommune og byborger ser på denne udvikling i fbm trafikudviklingen i byen og løsningerne heraf.
Det virker som om at denne egholmforbindelse som "man ønsker" i Nordjylland og som placeres ganske bynært, slet ikke lader borgerne i byen noget at høre, blot det at denne forbindelse vil " binde vensyssel sammen" med resten af landet !
Dette er imidlertid ganske svært at forstå for en helt almindelig borger, at vensyssel er koblet fra? Vi har jo en forbindelse over fjorden og som også er ganske bynær - faktisk så bynær at den efterhånden som byen er vokset, nu befinder sig ret centralt i byen. Der er mange argumenter for en sådan forbindelse, hvor jeg mest hører den om, at det er pga trængselsproblemer i den nuværende tunnel under Limfjorden.
Man har i mange år ikke villet løse disse problemer konkret ved og omkrig tunnellen, men har ligesom syntes at løsningen lå i at lave en ny motorvej på den anden side af byen. På den måde kunne den jo fungere som en omfartsvej!

En ny motorvej er ikke gratis, denne løsning er den mest kostbare og med den laveste samfundsmæssige forrentning af dem alle. Og det er der jo nok en grund til, tænker jeg som borger ?
At bruge 7,5 mia kr på et motorvejs anlæg med en samfundsmæssig forrentning på 3,5 % viser med al tydelighed at dette gigantiske projekt er ude af proportioner i forhold til trængselsproblematiken.
Nuvel er der trængsel i og omkring tunellen, men det kan der lokalt ændres på. Der har dog aldrig været politisk vilje til dette. Det man rent politisk har kunnet enes om er dette store og altomsig gribende og ødelæggende projekt for vores by. Politikere fra andre kommuner i Nordjylland synes at det er en god ide at lave en 20 km lang motorvej langs med den vestlige del af Aalborg..."for der er jo alligevel ingenting" Næ nej, men der bor mennesker ! Og disse mennesker som jo er borgere og vælgere nyder disse åndehuller som lige præcis er her i den vestlige del af byen, tæt på fjorden.

Det er jo ret omkostningsfrit at være politiker i Hjørring og Jammerbugt og påberåbe sig at vendsyssel er ved at blive koblet af udviklingen ! Men er dette sandt denne påstand? Vi har en infrastruktur i Nordjylland, der ikke skaber de store problemer, undtaget lige flaskehalsen omkring tunellen. Dette kan der gøres noget ved, bla andet er der flere løsninger på bordet, men ingen af disse løsninger har man fundet påkrævet at få undersøgt i en VVM. Hvilket jo er stærkt kritisabelt og hamrende udemokratisk.

At kapsle Aalborg ind mellem to motorveje er fuldstændigt hul i hovedet. Afstanden målt fra den ene motorvej til den anden er der på det bredeste sted ca 10 km. Altså det er bymæssig bebyggelse vi her taler om. En by der rummer borgere. En by der i den vestlige del er påvirket af at vestenvinden bærer støjen ind over byen.
At bruge 7mia på noget, som kan løses for det halve er at gamble med skatteborgernes penge.

Jeg synes ikke at dette giver nogen mening, når den største trafikbelastning omkring fjordkydsningen er lokal trafik (47%), dvs, at det er borgere der i en radius af ca 10 km som har brug for at krydse fjorden.!
Da nu dette nye store motorvejsanlæg har en strækning fra nord til syd på ialt ca 20 km, fra Vestbjerg i nord til Dall i syd.
Denne strækning tager man ikke lige hen og krydser over til, for vi har jo stadig vand imellem... Tilgengæld er stækningens placering behæftet med en masse ulemper, som kan være vanskelige at se med det blotte øje på et kort. Men tager man en tur rundt langs strækningen, vil man opdage

hvor kort afstand, der er fra beboelse og hen til selve anlægget. Den vestlige del af byen vil blive stærkt berørt både mht trafik støj, trafikbelastning og rent visuelt.

Vi taler her om et område af byen hvor en stor del af byens rekreative arealer findes. Her er rekreativt og stille. Her dyrkes vandsporten især om sommeren i stor stil. Her findes div sejlklubber, ro- og kajak klubber og vinterbader foreninger - her blev for få år siden vores nu store stolthed, Vestrefjordpark renoveret, et friareal med div vandaktiviteter direkte i forbindelse med fjorden og landskabet her omkring. Vi har den skønneste udsigt over til øen Egholm, hvorfra man kan tage den lille færge og på 5 minutter er man på øen og kan gå en lang tur i stilhed væk fra byen - men med udsigt til byen. Man overraskes over hvor stille der er !
I områderne rundt om øen får vi besøg om vinteren af den lysbuede knortegås, der flyver hertil fra Svalbard for at fouragere ved de lavvandede områder på øens nordside. Iøvrigt en af de bilag IV beskyttede fuglearter.

Øen bliver besøgt hver sommer af 100.000 borgere - så hvis du har hørt, at det er en kedelig ø kun med landbrugsjord, så må det være udsagn fra personer, der ikke værdsætter ro og natur.
Her under Corona nedlukningen var det da også her omkring den vestlige del af byen/Limfjorden at byens borgere valfartede til.

Som borger i landets 4. Største by, er dette område af helt unikt karakter og det er ganske komplet uforståeligt, hvordan det kan prioriteres højere at etablere en motorvej, fremfor at prioritere menneskers trivsel.
Man estimerer at støjen fra en kommende motorvej over Egholm vil berøre omkring 26.000 borgere. Da anlægget placeres på våd engjord, kan den kun etableres på søjler hævet over marken. Dvs at støjreducerende tiltag vil blive umuliggjort pga økonomien.
Det blir landets dyreste og dårligste trafikale løsning, da aflastnigen af tunellen vil være omkring 24% i 2030 og hvis anlægget først er færdigt i 2035 så vil reduktionen være "spist" op, hvis trafikmængden blot har samme stigning som hidtil.
-
Der er også en anden ting som undrer mig og det er, at man ikke har undersøgt for asbestdeponier i en gammel asbestby som Aalborg ? Vi kan jo ved selvsyn se asbesten flyde rundt i vandkanten på visse steder i middelbar nærhed af hvor der skal graves en sænketunnel og et afkørselsanlæg ved Nørholmsvej... det er der så andre end vejdirektoratet der har undersøgt. Tænketanken www.geohav.dk har undersøgt for asbest ... måske fik kommunen slet ikke den tanke, at der blev deponeret asbest langs Limfjorden både nord og syd ? Selvom enhver med år på bagen og lidt historie i bagagen ved det ! Det virker påfaldende at dette ikke er medtaget i hverken i VVM 2011 eller i den opdaterede VVM 2021. Man kan ikke undlade at undersøge dette i en VVM -

I tracheet ligger der to drikkevands reseviorer, et i Hvorup, Nørresundby og et i Drastrup syd for Aalborg. I Drastrup har man i 30 år passet dette område for at undgå forurening - det er et forh vis stort område med rent drikkevand det forsyner 1/3 af aalborg med RENT drikkevand. Det er et ret følsomt område da jordlaget er sparsomt og under jorden ligger der kridt, som ikke filtrerer særlig godt. Derfor har borgerne i Drastrup været underlagt strenge krav for hvordan de har skulle behandle jord og have.
Vil man etablere en motorvej vest om byen kommer den til at ligge faretruende nær dette område, det vil ikke kunne undgåes at der kommer forurening af vores drikkevand. Drikkevand, der skal renses er en bekostelig affære, som jo forbrugerne kommer til at betale. Rent drikkevand er en stor mangelvare i vores land og vi bør beskytte disse lommer og ikke tilføre forurening i form af motorvejsanlæg og det affald dette medfører af microplast og forurenet vand fra vejbanerne.

Det er stærkt foruroligende at man som borger er vidende til mange fortielser og påstande som ingen hold har i virkeligheden og så at man vil lave en anlægslov på et så ringe oplyst grundlag. Hvorfor vil man feks ikke undersøger andre muligheder for at etablere aflastning for den fjordkrydsende trafik, når vi jo ved at den udgør mindst halvdelen af al trafik der skal passere over fjorden? Burde man ikke på den baggrund insistere på at dette skal undersøges nøjere og at staten vil garantere at dække udgifterne hertil?
Når vi ved at primært tilkørselsvejene fra Aalborg til tunellen er stærkt kritisable (kridtsvinget) og som skaber mange ulykker og derved skaber kø.
Når vi ved at kapaciteten i tunellen er brugt op, og at det haster med at lave et alternativ som er mindre indgribende og mere aflastende feks. City tunnellen - en paralleltunnel som er placeret øst

for nuværende tunnel, eller et ekstra tunnelrør med vendbare baner. Det behøver ikke at tage mange år for at etablere dette.
At vi, os borgere i Aalborg ikke er blevet hørt i hørings faserne ifbm de seneste VVM redegørelser er jo fuldstændigt langt ude. Vi har danmarksrekord i indsigelser, men er de blevet brugt til noget? Det er borgere som jeg, der har skrevet for at fortælle at der er fejl og mangler og at vi frygter for at vores by skal blive ødelagt af en motorvej rundt om. Den stigende trafik og støj er vi nervøse for, og for at vores drikkevand skal forurenes. Vi er mange, rigtigt mange, der frygter for de afledte konsekvenser af en så bynær motorvejsløsning.

Andre storbyer ville give deres højre arm for de herligheder vi har så bynært, som netop friheden til landskabet og fjorden som kendetegner vor by. Vi skal ikke ud at køre i bil for at komme til frie arealer med rekreativ natur, vi har det i cykel afstand!

Så kære politiker, stem med hjertet og for natur og miljø for vores alle sammens fremtid i klimaets tegn.
Jeg vil hermed opfordre dig til at stemme imod anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse i egholmlinien.

Med venlig hilsen

Mette Sonne,
[redacted]

21/12 2021

Michael Fast

[redacted]

[redacted]

Til

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen

nfc@vd.dk

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov af en 3- Limfjordsforbindelse over Egholm

Det gøres hermed indsigelse til "forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse".

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM-redegørelsen 2021" samt "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

Denne indsigelses konklusion er: at anlægsloven ikke bygger på et fuldt oplyst grundlag, og at miljøkonsekvensrapporten og Høringsnotatet ikke er tidssvarende og retvisende om konsekvenser, ej heller inddrager al relevant og nødvendig viden.

Opsummeret er indsigelserne og kritikken af anlægsloven og motorvejsprojektet:

1. Projektet løser ikke den trafikale situation af krydsning af Limfjorden. Vejdirektoratets trafikprognosen på ca. 1,4% vækst om året er ikke realistiske i forhold til den vækst der har været de sidste 10 år på 2.75% og må forventes kunne fremskrives. Når denne faktiske vækst fortsætter, vil aflastningen få år efter Egholm motorvejen står færdig ikke være til stede i forhold til en aflastning af E-45 og Limfjords tunnelen. **En Egholm-linje løser dermed ikke fremtidens trafikproblemer**, hvilket også skal ses i sammenhænge med vækstområderne i og ved Aalborg.

2. Aalborg kommune har i denne forbindelse undladt at gøre opmærksom på vækst strategien ved Port of Aalborg, Green Hub og arbejdet på at få flere virksomheder etableret i området og minimum 5000 nye arbejdspladser i den nære fremtid. Trafikvæksten og **behovet for løsninger vil fremover ligge i Aalborg øst**. Hertil kommer det nye supersygehus (Gistrup færdig i 2023) og udbygningen af Aalborg Universitet, samt vækst i oplandsbyerne øst for Aalborg. Alt dette vil skabe et trafikpres på minimum 13.000-20.000 flere køretøjer i døgnet (jf. Cowi trafikprognose 2019 på de 13.000 ved sygehuset).

3. Projektet vil være **direkte sundheds skadeligt for borgere i Aalborg**. Der vil være en **kraftig forøgelse af støj** i Aalborg vest, og minimum 26.000 mennesker vil udsættes

for sundhedsskadeligt støj. International forskning viser entydigt at støj giver en forøgelse af hjerte og karsygdomme, Alzheimer og demens, mistrivsel og stress. Støberegningerne i VVW-redegørelsen er gennemsnit beregning og forholder sig ikke til WHO støjkrav med loft på 53dB. Der vil også være tale så om **alvorlig forureningen af vandmagasin** ved Drastrup, som gennemskærer ved anlægsfasens gennem grundvandssænkningen. VVW-redegørelsen gør her opmærksom på en moderat påvirkning, men nævner ikke at denne er irreversibel og kan brede sig op til 10km (20km i diameter). Vand er ikke i fast form, og derfor er det helt uoverskuelige konsekvenser med en forurening i området og af 1/3 af Aalborg drikkevand. Hertil kommer at grundvandet ved Lindholm også risikerer at blive forurenet. Der er i alt tale om at man risikerer op mod 50% af grundvandet til Aalborg vil blive udsat for en irreversibel påvirkning og forurening.

I linjeføringen og tæt på, er mange deponier som ikke er undersøgt, kortlagt og vurderet i relation til sundhedsproblemer og omkostninger ved sikring. Aalborg kommune, region Nordjylland samt Rambøll (jf. deres miljøvurderinger i 1976, 2015 og 2021) har undladt at oplyse og undersøge **de store deponier med asbest og tungmetaller**. Disse deponier har borgere samt tænketanken Geohav gennem diverse aktindsigter (bl.a. i kystdirektoratet og rigsarkivet) kortlagt (jf. Tænketanken Geohav høringssvar: https://www.geohav.dk/pdfarchive/492212418338656.pdf, og høringssvar asbest ved Lisbeth Fast og Sandra Jouatte (”Asbestforureningen i Aalborg og omegn”)). Der er deponier ved Dall (kort nævnt i VVW men ikke undersøgt omfanget af), vest for og i Østerådalen, ved Klosterengen (åbent deponi direkte ud i Limfjorden i perioden 1977-88), aflejring af asbest og tungmetaller i fjorden (ikke undersøgt. Her er VVW-redegørelsen direkte misvisende), der er deponi i arealen mellem Svanholmgrøften og Hasseris å som rensningsanlæg vest i mange år brugt som slamdeponi. Indholdet må forventes bestående af diverse tungmetaller og giftstoffer (overskydende vand fra dette områder bliver ledt direkte ud i Limfjorden og ikke til nogen form af rensning). Der er deponi og fyldplads på Nørresundby siden (Verdens ende) hvor man gennem mange år opfylder kyststrækningen vest for jernbanebroen og ud til verdens ende (ikke behandlet i VVM-redegørelsen). Samtlige deponierne er betydelig større end de formodninger som er i Vejdirektoratets Høringsnotat (jf. eks. side 51-52). Det må undre alle at dette ikke er undersøgt og at man ikke har lavet en miljøkonsekvensvurdering om. Den sporadiske kortlægning ved klostermarken er misvisende (jf. Høringsnotatet side 52), og hvor det reelt er det meste af Klosterengen, frem til Svanholmgrøften samt i og ved søerne. Det ser ud til at Vejdirektoratet generelt har en forestilling om at der er etableret specialedeponier af eternitasbest affald. Dette er ikke tilfældet, idet Dansk Eternit A/S gennem mange årtier har dumpet enorme mængder asbestaffald med eller uden Aalborg Kommunes godkendelse og accept i og omkring Aalborg, og uden at disse er registrerede.

4. Projektet **bryder samtlige konventioner** som Bern konventionen og EU-habitats direktiv, og lever ikke op til alle de internationale forpligtigelser som Danmark og Folketinget har underskrevet og forpligtiget sig på. Projektet tager ikke højde for habitat og levevilkår for de mange dyr og planter, herunder adskillige bilag 4 arter og rødlistede arter. Gravearbejdet og spild af gytje vil ødelægge store områder af ålegræs, og man ved at det tager mange år inden det reetablerer sig, hvis overhovedet. Faunapassager, erstatningsnatur og andre forsøg på at legitimere projektet er ikke troværdige i henhold til konventionernes formål om at beskytte habitater og de mange truede arter.

5. Projektet **bryder ligeledes Aarhus konventionen** (jf. artikel 1, artikel 3, artikel 4, artikel 5, artikel 6, artikel 7, artikel 8, og artikel 9), dvs., demokratiske og retssikkerheds principper. Høringssvarene fra VVM-redegørelsen ikke blevet behandlet af en uafhængig instans/myndighed men af Vejdirektoratet selv. Vejdirektoratet skriver i følgebrev den 10. december 2021 vedr. høring om lov, at "man vil fravige visse love og klageadgang, hvor det konkret har betydning for projektet". Argumentet er projektets "størrelse, beliggenhed og kompleksitet og dermed sikre projektets fremdrift". Dette er ikke acceptabelt i et demokratisk samfund, hvor netop overholdelse af landets love og sikring af klageadgang er et demokratisk og retssikkerheds princip der ikke skal fraviges (Jf. Aarhus konventionen). I henhold til fravigelse af eksisterende love (jf. anlægslov kapitel 4 § 5 og 6) vil man også tilsidesætte affaldshåndteringsloven og andre miljøhensyn. Lovudkastet betyder at transportminister og vejdirektoratet kan forvalte efter deres skøn og ikke skal følge lovgivning. Dette betyder blandt andet at transportministerens vedholdende fornægtelse af asbest deponier og problem i linjeføringen kan fastholdes, og at man dermed kan fravælge at forholde sig til den enorme sundhedsrisiko som foreligger. Når Transportminister og Vejdirektoratet arbejder uden lovhjemmel kan domstole og folketingets medlemmer ikke føre kontrol med det der foregår i den udøvende myndighed, som forudsat i grundlovens §3. Det er ingen retssikkerhed og beskyttelse. Dette må på det kraftigste tilbagevises af folketinget, og der skal indskærpes til Transportminister og vejdirektoratet at man skal følge gældende lovgivning!

6. Projektets økonomi med et estimat på 7.01. mia. kr.er klart undervurderet og budgettet er næsten identisk med VVM-redegørelsen 2013 med 6.2 mia. kr. Dels viser alle undersøgelser og diskussioner globalt at materiale og komponenter har haft en kraftig prisstigning og som man forventer vil fortsætte. Dels har man ikke som beskrevet oven, indregnet udgifter i forbindelse med de meget voldsomme forureninger og håndteringen af disse. Det vil her være tale om enorme udgifter og en meget kompleks håndtering. Det er et spørgsmål om projektet kan lade sig gøre og om firmaer fra udlandet (der er ikke danske firmaer som har kapacitet og kompetencer til at gennemføre projektet) vil byde ind på et projekt med så mange usikre variabler, sundhedsrisiko og til den budgetramme. Ved Aalborg byrådsmøde den 13. december 2021 fremgik at enkelte politikere måske har en fornemmelse om omkostningerne, men har holdningen "at det har Aalborg ikke råd til, og at det er jo fint at staten betaler for oprydning". Et forsigtigt estimat i forhold til diverse usikre forhold og forureningsproblematikker er at projektet nok vil lande på 8.5-10 mia. kr. **Samfundsværdien af projektet falder dermed til jorden med en betragtelig negativ forrentning**.

7. Vejdirektoratet med henvisning til Rambøll skriver: "Både feltundersøgelser af ålegræs og bundfauna og vurderinger af projektets påvirkninger af ålegræs, bundfauna, fisk og marine pattedyr er foretaget af biologer, som er specialiseret inden for det marine miljø. Feltundersøgelser er udført af Naturfocus, som har eksisteret siden 1987. Naturfocus har erfaring med forskning, rådgivning, kortlægning og overvågning af især marin- og ferskvandsområder og har mange års erfaring med biologisk rådgivning, monitering og dokumentation." (Vejdirektoratets Høringsnotat august 2021, side 35).
   Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning eller forskning. Det er derfor ikke korrekt hvad Vejdirektoratet oplyser, og Naturfocus fremstår som utroværdig og

ikke kvalificeret på området. Det er særdeles uforståeligt og meget bekymrende at **Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen**. Specielt når det er på et så vitalt område ift. sundhed, miljø og natur. I denne forbindelse undres det derfor ikke at Vejdirektoratet og Rambøll **ikke kan fremskaffe prøveresultaterne fra de maritime undersøgelser**, som netop skulle være med til at sikre validitet og legitimitet af undersøgelserne. Dette er så ikke tilfældet og man kan derfor ikke validere og dokumentere feltundersøgelser og resultater af prøverne.

Uddybning af mangelfulde og kritisable forhold:

Indsigelse vedrørende mangel på bæredygtigt og validt beslutningsgrundlag for anlægsloven, samt mangel på alternative bæredygtige VVM-redegørelser.

VVM-redegørelsen feb. 2021 er ikke fyldestgørende, og afdækker kun delvist de alvorlige påvirkninger af miljø ved en motorvejsforbindelse over Egholm.

Redegørelsen viser, trods mangler, at der er et meget følsomt naturområde, med mange bilag 4 og rødlistede arter og hvor op til 50% af drikkevandet hentes fra områder i linjeføringen (Drastrup vandværk 1/3 af Aalborgs drikkevand) og tæt på Lindholm vandværk).

Hertil kommer den bynære vestlige placering hvor vestenvinden er den dominerende, som vil forstærke støjen over hele det vestlige Aalborg og ind mod det centrale Aalborg.

Alene på baggrund af disse forhold, kan der kun konkluderes at linjeføringen er et dybt sundheds risikabelt projekt, og at en motorvej over Egholm ikke skal etableres.

Der må samtidig udledes, at der må foretages alternative VVM-redegørelser for at finde løsninger på evt. trafikale problemer i fremtiden, som netop ikke belaster natur og miljø i den grad som denne VVM-redegørelse synliggør med de mange vurderinger som ”moderat” påvirkningsgrad – i alt er der 201 moderate vurderinger i miljøkonsekvensrapporten. Dvs., der er tale om den næsthøjeste negative påvirkning af miljøet efter egen skala, og hvor definitionen er ”høj eller mellem sårbarhed påvirkninger…. stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader”. ***Bare disse vurderinger og antallet af dem, vil i enhver anden undersøgelse, konsekvent betyde en forkastelse af et mega-projekt.***

De mange arter og den natur som er på Egholm, i fjorden i undersøgelseskorridoren, hele området syd fra fjorden (Hasseris enge), er et område, som er unikt, og som samtidig er et rekreativt bynært område (jf. Verdensmålene). Flere af arterne er på verdensplan særdeles udsatte og beskyttede under flere internationale konventioner. Eks. Lysbuget Knortegås (ca. 80% af verdensbestanden er i vinterperioden ved Egholm. VVM-redegørelsen siger 27.000 observationer i undersøgelsesperioden i korridoren og i linjeføringen, strandtussen, mange forskellige flagermus, flere rovfugle og ugler. Bl.a. er der ved Nørholmsvej 101 i sommeren 2021 været et par ynglende Skovhornugler som fået 3 unger. Hertil kommer flere andre fugle og planter, som er beskyttede.

Udgangspunktet må være, at man skal leve op til underskrevne internationale konventioner, herunder EU Habitat direktiv og Bern konventionen. Udgangspunktet er også, at man tager bæredygtighed og de 17 Verdensmål alvorligt, forsigtighedsprincippet og at vejdirektoratet inkluderer dette i sine vurdereringer.

Vejdirektoratets udsagn i høringsnotatet ”at den samfundsøkonomiske gevinst er større end projektets naturpåvirkning.” **er direkte usand** idet man ikke har undersøgt præmisserne og ikke har værdsat natur og naturpåvirknings omkostninger.

Indsigelse vedrørende mangel på redegørelse for konkrete metoder samt ressourceforbrug i de biologiske undersøgelser i VVM-redegørelse.

Det fremgår ikke konkret i hvilket omfang, hvilke lokationer og hvornår (perioder og tider på døgnet) de biologiske feltundersøgelser har fundet sted. Hele det område som er beskrevet som undersøgelseskorridoren ved Egholm, fjorden, og syd for fjorden er væsentlig forskelligt i løbet af året. Dvs. der er trækfugle som overvintrer, dyr som er i dvale, og dyr som trækker sydpå over vinteren. For at få en fuld forståelse af området, er det afgørende at observere og være til stede i flere forskellige perioder i løbet af året. Der er ligeledes stor forskel på området i dagtimer, aften timer og om natten. Det fremgår heller ikke, hvor mange ressourcer og timer der er brugt på miljø og naturundersøgelserne, og hvilke metoder der er brugt.

Det er et klart indtryk, når man læser redegørelsen, at mange af undersøgelserne og vurderingerne bygger på desk-research, og ikke bygger på de nødvendige feltstudier**. Dette er kritisabelt og betyder, at man metodisk og logisk ikke kan konkludere, da validiteten ikke er til stede.**

Det fremgår desuden heller ikke, som man normalt vil gøre ved alle feltstudier, at samtale med befolkningen i området og deres observationer og erfaringer af natur og miljø. Det er en klar **metodisk fejl** ikke at undersøge, hvad folk der lever deres dagligdag i området vurderer, og kan fortælle om natur og miljø.

I Høringsnotatet indrømmes at ”feltarbejdet er foretaget i perioden aug-sept 2019 og foråret/forsommeren 2020.” Dvs. man har ikke været til stede i vinterperioden. Ligeledes er flagemuspopulationen kun undersøgt to nætter (26-27 august 2019 og 1-2 juli 2020). Det må konstateres er der er meget mangelfulde feltstudier, men også at der mangler vurderinger af konsekvenser.

Ligeledes er konsekvensbetegnelsen ”moderat” anvendt mange steder, uden at man redegør for, at dette er en stor påvirkning – irreversibel lokalt - af natur og miljø. **Dette er dybt problematisk, og viser at konklusionen om projektet er, at det skal forkastes. Der er for mange gætværk og for stor usikkerhed om konsekvenser, og de 2 rapporter samt bilag 1 modsiger hinanden/er logisk inkonsistente på flere punkter**. Eks hvor den Lysbuget Knortegås forefindes - VVM-redegørelsen modsiger sig selv på flere punkter: de tre rapporter (inkl. bilag) siger at de er: ”3 km væk”, ”900 m væk, og ”i korridoren”/linjeføringen. Det samme gør sig gældende ift., hvor strandtussen lever samt konsekvenserne for flagmus og deres habitat. Rapporten fremtræder ikke med en faglig kvalitet, der er uimodsagt, og hvor der samtidigt er modstridigheder mellem rapport, bilag og de samlede vurderinger. Rapporten og de samlede vurderinger virker i høj grad til at være redigerede af andre end fagligt uddannede biologer.

Der er ligeledes ikke nogen biologisk vurdering af, hvad det vil få af konsekvenser, at man påfylder og indsnævrer fjorden ved tunnelområdet syd og nord. På tegningerne fremgår det, at det er et betragteligt område, men konsekvenser for dyr, planter og vandgennemstrømningen er ikke vurderet.

I forbindelse med gravearbejdet til tunnel omtales, at det skal udføres om vinteren. Der vurderes ikke og metodisk redegøres der ikke for, hvordan man vil håndtere at en stor del af

populationen af Lysbuget Knortegås og andre trækfugle, som overvintrer i dette område, hvordan de direkte og indirekte påvirkes af dette gravearbejde. Samtidig er der ikke redegjort metodisk for, hvordan man forestiller sig reetablering af naturen efter anlægsarbejdet.

Indsigelse vedrørende mangler i redegørelse for Flagermus population og habitat i anlægsloven og i VVM-redegørelse.

Hver sommer kan et meget stort antal forskellige flagermus observeres fouragere i VVM-redegørelsens korridor ved den østlige del Nørholmsvej, Hasseris enge, og ved Hasseris å.

Beskrivelsen og argumentationen i VVM-redegørelsen er særdeles mangelfuld, og vurderingen stemmer ikke overens med de faktiske forhold for flagermus i området og i den udpegede korridor. Ser man på miljøkonsekvensrapporten side 269, vurderes en stor påvirkning af flagermus, og risikovurderingen går på trafikdræbte dyr, påvirkning i anlægsfasen, men også at man ”ikke ved nok om, hvordan støj påvirker dem”. Eftersom flagermus orienterer sig og jager ved hjælp af højfrekvente lyd og lytning, kan man ikke være i tvivl om problematikken af støjs indvirkning på alle flagermus. Så rapporten konklusion, side 270, ”at lys eller lyd ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet.” **er ikke korrekt, og argumenterne er ikke sammenhængende**.

Konklusionen vedrørende flagermus, som EU habitatdirektiv bilag 4 totalt fredede, er at en motorvej i deres habitatområde vil være ødelæggende for populationen, og at man derfor ikke kan etablere den. Jf. også naturbeskyttelseslov 2009, juni, og artikel 12-lov Miljøstyrelsen.

Indsigelse vedrørende mangler i redegørelsen for strandtudse populationen og habitat i anlægslov og VVM-redegørelse.

Strandtudsen som bilag 4 art er i resumé indtegnet på kort, men ikke beskrevet i bilag 1 VVM-redegørelsen.

Bemærkningen om at strandtudsen (s 15 i Miljøkonsekvensrapporten) er ”en udpræget pionerart” er **direkte usand**! Miljøstyrelsen har tidligere skrevet på deres hjemmeside (ændret i februar 2021 - hvorfor?), og biologer med speciale i frøer og tudser har i alle deres undersøgelser konkluderet det modsatte. Strandtudsen er stærkt knyttet til sit habitat og bevæger sig ikke særligt langt. Man taler om max. 800 meter, og hvor de er knyttet til deres yngleplads. De er følsomme overfor ændringer, ødelæggelse af deres lave vandområder, forårs oversvømmelser samt lyd.

Der kan ikke henvises til nogle steder i verden, hvor strandtudsen lever ved en motorvej. Det er **en direkte overtrædelse af internationale konventioner** (EU habitatdirektiv, bilag 4, Bern konventionen), at etablere en motorvej i deres habitat. Faunapassager for strandtudsen sikrer ikke deres habitat eller fjerner støj. Rapportens udsagn (side 15) om at: ”Der vurderes at samlet set for bilag IV arter den økologiske funktionalitet kan opretholdes i driftsfasen”, er ikke bare et ukvalificeret gæt, men **et udsagn som ikke bygger på nogen form for evidens og derfor er usandt**. Kompensationsområderne (side 495) for strandtudsen har ikke er hold i virkeligheden, baseret på faktisk viden om dem og konsekvenser med motorvejsbyggeri: Efter en flerårig periode med anlægsaktiviteter, har de næppe overlevet som bæredygtig population. Et forsøg på at indsamle dem er ikke muligt og i øvrigt et direkte lovbrud og konventionsstridigt. Det er et faktum at alle de steder i Danmark (der er forsøg i Jylland (2), på Fyn (3) og Sjælland (1))

hvor man har prøvet at etablere en population har man mislykket. Man lever i dette projekt derfor ikke op til EU's habitat direktiv vedrørende bilag 4 arter, Bern konventionen og Danmarks ansvar jf. naturbeskyttelsesloven og artsfredningsbekendtgørelsen.

Indsigelse vedrørende mangel på redegørelse for miljøbelastende tungmetaller, giftstoffer og i særdeleshed asbest i fjord, samt syd og nord for fjord i VVM-redegørelse og anlægsloven.

Man har ikke undersøgt forekomsten af **tungmetaller, giftstoffer og asbest** i fjordbunden og i engarealet syd for fjorden. Asbestplader er direkte synlige ved strandkanten øst for Svanholmgrøften. Aalborg Kommune har viden om og godkendt, at man i en periode har nedgravet asbestplader/affald fra Dansk Eternit (se Aalborg Kommune Teknisk forvaltning, 22/11 1976 – Nordjyllands Amtsråd, Udvalget for teknik og miljø, Amtsvandvæsenet: sag nr. 8-76-1/26-5-76) i området. Ca. 20 læs/dag. Aftalen var gældende i to år men med en forlængelse frem til 1980. Reelt blev deponiet opfyldt frem til 1988, og først her fik man kystsikret. Denne **kystsikring har ikke virket**, og med har ikke levet op til aftalen med Kystdirektoratet med en etablering af dæmning forud for opfyldning.

Rensningsanlæg vest har i mange år deponeret slam og flyveaske på kommunens engareal mellem Hasseris å og Svanholmgrøften. Det fremgår ikke i VVM-redegørelsen, hvordan dette er undersøgt, og hvilke konsekvenser det har ved et anlægsarbejde. Motorvejen vil gennembryde dette område, og samtidigt vil man på noget af arealet placere tørdokken til produktion/opbevaring af tunnelelementerne. Det fremgår ikke, hvordan dette påvirker miljøet og hvilke konsekvenser det har, herunder sundhedsskadelige påvirkninger.

Spørgsmålene til dette som ikke er belyste er: Hvor stort areal er det tale om? Hvad er omfanget af sundhedsskadeligt og giftigt affald? Hvad er anlægsbudgettets omkostninger for bortskaffelse af asbestaffaldet og andet miljøskadeligt affald? Hvordan vil man konkret rense området for asbest og andet?

Ligeledes er fjordbunden problematisk, hvor der historisk er udledt ovennævnte stoffer fra industri i Aalborg vest, og som har aflejret sig i fjordbunden. Rapporten nævner en enkelt prøve, hvor "niveauet af TBT er mellem det nedre og øvre aktionsniveau". Som nævnt kan prøveresultaterne ikke fremskaffes af Vejdirektoratet eller Rambøll. Det fremgår ikke om det voldsomme gravearbejde, kan skabe andre konsekvenser ved siden af tunnelområdet. Det er kun i dette begrænsede område, man har udtaget prøve, hvor hvert delområde er med 5 prøver, der efterfølgende er blandet sammen, og at det er et gennemsnit som fremgår. Rapporten er uklar på andre områder og er mangelfuld i sin undersøgelse af hvad og hvilke konsekvenser. Dette specielt når man estimerer, at der skal udgraves ca. 1 mio. m3. Usikkerheden om konsekvenser er store, og i forvejen vurderer rapporten vandkvaliteten i fjorden på flere områder som "**ikke god**" (miljøkonsekvensrapporten, side 380). Opfyldningen af kystlinjen vil betyde, at vandstrømsforhold kommer til at ændre sig, men konsekvenserne af dette ift. fjordbunden og miljøskadelige stoffer er ikke vurderet.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde.

Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: "Asbest består af en række

naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibrene trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibrene er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken." (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

De mange steder hvor asbest forekommer i linjeføringen og i fjordsedimentet er ikke et spørgsmål om håndtering. Det skal sikres, og fjernelse af de enorme mængder kan ikke lade sig gøre. Et forsigtigt estimat er at vi taler om minimum 300.000.-500.000. tons asbest materiale. Gennembrydning af deponier vil skabe **en enorm sundhedsrisiko**. Grave arbejdet i fjorden vil skabe en frigørelse af asbestfiber som vil optages i planter og dyr samt fisk og muslinger. Disse vil senere indgå i fødekæder og optages af mennesker. Øst for Egholmlinjen ligger Aalborg friluftsbad som benyttes af tusinde børn og voksne i sommerperioden. Frigørelsen af asbestfibre vil kunne ledes over i friluftsbadet og være en enorm sundhedsrisiko.

At vejdirektoratet mener at man lever op til Mål 3 i FN´s verdensmål (jf. Anlægslov side 36 - trafikuheld) må betragtes som en misforståelse af hvad sundhed omhandler og hvordan man skal forholde sig til det. Jf. også mangler i lovteksten i afsnit 9.4. side 45-49 som kun forholder sig til støj, og ikke til alle områder indenfor sundhed.

Vedrørende mangel på værdifastsættelse af natur, bæredygtighed og det gode liv i Anlægslov og VVM-redegørelsen.

Anlægsloven og VVM-redegørelsen bygger på et traditionelt og et umoderne perspektiv og beregningsmodel ift. vurdering af infrastruktur projekter som Egholm motorvejen. Den tager i sin vurdering og beregningsgrundlag ikke hensyn til natur, bæredygtighed, FN´s Verdensmål eller det gode liv.

Den i VVM-redegørelsens udregnede CO2 belastning på projektet, er for det første ikke fuldstændig, da den ikke dækker alle faserne i hele konstruktionen. Dels er CO2 kun en del af miljøproblematikken og derfor er dette ikke et retvisende billede af belastning ift. bæredygtighed. VVM-redegørelsen viser tydeligt, at dette perspektiv ikke er holdbart, og at VVM-redegørelser begrundet i industripolitik fra 1960´erne og 1970érne ikke kan danne grundlag for beslutninger, der kan imødekomme nutidens og fremtidens miljøproblematikker og bæredygtigheds principper. Verden er en anden i dag, og borgere og Folketinget må stille krav til at VVM-redegørelser lever op til disse principper.

Når man fastholder værdifastsættelse af de traditionelle variabler vedrørende omkostninger ved at anlægge projektet, bliver dette argument det eneste for vurderingen om værdi og omkostninger. Et argument som ikke er dækkende for virkelighedens realiteter af værditab og faktiske omkostninger.

Problemerne er, at man ikke værdifastsætter værdi af natur, ødelæggelse af natur, støj, mistrivsel, sundhed, rekreative områder i forbindelse med det gode liv, samt værdierne af alle arter (specielt bilag 4 og rødlistede arterne) der vil gå tabt, og som udryddes i området.

Omkostninger til sundhedsområdet og kræfttilfælde, hjerte-kar-sygdomme, stress, demens og andre dokumenterede sygdomme må inddrages i beregningerne og ligge til grund for beslutninger.

Klimaproblematikker og sammenhæng med biodiversitet er en velkendt og begrundet problematik indenfor forskningen, og i den faglige globale diskussion. **Intet af dette fremgår af VVM-redegørelsen**. Disse og de langsigtede konsekvenser af projektet er ikke vurderet og dermed ikke de enorme værditab og sundhedsomkostninger.

Den samlede VVM-resumé og konklusion er derfor **ikke en helhedsvurdering** og ikke dækkende. I stedet må der konkluderes, at projektets økonomi og rentabilitet er undervurderet på omkostningssiden og tabssiden. Dvs. at validitet og legitimitet i projektet som et samfundsmæssigt værdifuldt projekt, ikke er til stede. **Rentabiliteten er negativ**. Størrelsen er vanskelig at beregne, men der kan konstateres, at værditabene ikke bare er her og nu, men **tab som alle kommende generationer kommer til at bære.**

<u>Indsigelse vedrørende mangel på redegørelse for præmisser, problemer og ændringer i trafikmønster i Anlægsloven og VVM-redegørelsen.</u>

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser, der er i den trafikale virkelighed. Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehus. Bare sygehuset viser diverse trafikprognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer pr døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Hertil kommer den nye bydel i Aalborg Stigsborgs brygge, som vil huse ca. 7.500 mennesker. Området er placeret lige ved E-45 og disse vil komme til bruge tunnelen ved kørsel syd over.

Udbygningen og planerne ved Port of Aalborg, Green hub og strategien om at tiltrække flere internationale virksomheder og skabe flere arbejdspladser med minimum 5000 nye jobs i fremtiden. Dette vil betyde en voldsom forøgelse af trafikken som en vestlig forbindelse ikke løser eller aflaster.

VVM-redegørelsen for trafikvækst er ikke dokumenteret, og samtidigt er der ikke nogen diskussion af fremtidens samfundssituation i Aalborg og Nordjylland. Dvs. alle spørgsmål som hvem, hvad, hvor mange og hvornår, er ikke belyst. VVM-redegørelsen bygger på begrænsede historiske data og fremskriver noget af det i henhold til landstrafikmodellen. Dvs. **man prøver at gætte kvalificeret men som ikke giver mening** i forhold til udviklingen i Aalborg og Nordjylland.

Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. Både med en betydelig forøgelse af trafikken i Aalborg øst, men også at fremtidens transportmuligheder og behov vil være en helt anden end i dag. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønstre og overvurderer betydningen af Egholm-motorvej. Dette betyder at en Egholm-motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området og Nordjylland.

Troen på at en motorvej over Egholm skabe vækst, nye virksomheder, og samfundsværdi, er den samme tro man postulerede med E39 til Hirtshals. ”Argumentet” holdt ikke. Væksten udeblev. Virksomhederne kom ikke.

Der er **ikke nogen evidens for at en motorvej over Egholm kommer til at skabe vækst** eller tiltrække virksomheder i en størrelse som betyder noget samfundsøkonomisk.

<u>Indsigelse vedrørende mangel på redegørelse for reelle motiver for en Egholm motorvejen i Anlægsloven og VVM-redegørelse og dermed dens validitet.</u>

Der fremgår ikke i VVM-redegørelsen bæredygtige og holdbare logiske argumenter for en motorvej over Egholm. Økonomi, trafikmønster og trafikaflastning, forrentning, natur ødelæggelse, støjforurening, grundvandsituation ved Drastrup og Lindholm (Drastrup er nøglekilde plads for Aalborgs vandforsyning. Området er støttet af EU projekt og Staten. Det er ”meget sårbart overfor forurening”, miljøkonsekvensrapporten, side 423), etc., peger entydigt på, at det er en samfundsmæssig og naturmæssig meget dårlig investering og projekt.

Projektidéen er gammel og indtegningen af en lignende linjeføring stammer fra 1956. Dengang jern og metal virksomheder, værft industri og andre virksomheder var et billede af Aalborg vest, og der var et lokalt behov for ikke at få trafikken over Vesterbro. Dette er ikke tilfældet i dag, og har ikke været det i mange år, og vil ikke være tilfældet i fremtiden.

De reelle motiv/motiver og behov fremgår ikke i Anlægsloven og VVM-redegørelsen. Det fremgår heller ikke af den debat eller mangel på argumentation fra signifikante aktørers side. Tilhængernes argumenter af linjeføringen begrænser sig til: trafikbehov/kapacitet - dvs. kødannelse i tunnelen fra 7.30-8.30 og fra 15.30-16.30 (ca. 2 timer i alt), samt økonomisk vækst i Aalborg/Nordjylland og et behov for mere motorvej. Ingen af disse dimensioner er dokumenterede, specielt ikke ift. fremtidens udvikling og trafikmønster. Hverken i VVM-redegørelsen eller i debatten fremkommer valide præmisser for ovennævnte udsagn. Argumenterne er ikke ud fra bæredygtigheds og forsigtigheds principper.

Tilbage står så spørgsmålet om hvorfor en motorvej over Egholm?

Der er ikke et validt beslutningsgrundlag i VVM-redegørelsen og samtidigt er det dybt problematisk at:

a) Aalborg Byråd har finansieret halvdelen af VVM-redegørelsen, hvor de med et flertal peger på en motorvej over Egholm. De er dermed ikke en uvildig part, samt det er problematisk at vejdirektoratet modtager støtte til betalingen af VVM-redegørelsen. Hertil kommer udsagn i byrådsmødet (13 december 2021) at omkostningerne til oprydning af asbest kan ligge ved staten.

b) det er dybt problematisk at Rambøll, som har stået for VVM-redegørelsen, er medlem af Aalborg Alliancen, som Aalborgs borgmester har etableret for at arbejde for en Egholm motorvej. På baggrund af dette medlemskab må Rambøll betragtes som inhabil ift. en VVM-undersøgelse, og at denne derfor ikke kan betragtes som et validt beslutningsgrundlag for en motorvej over Egholm. Ligeledes er virksomheder som Rambøll har udliciteret undersøgelsesopgaver til, også medlemmer i Aalborg Alliancen, eks. COWI A/S og NIRAS A/S, og derfor også på forhånd part for en Egholm motorvej. De er inhabile, og VVM-redegørelsen må derfor udføres på ny, og at man i denne, som man er forpligtigede til, ser på alternative bæredygtige løsninger for fremtidens trafik.

c) På baggrund af ovenstående, hvor vejdirektoratet som statslig institution, er placereret i en situation, hvor man risikerer spørgsmål om habilitet, må Anlægsloven og VVM-redegørelsen underkendes og en ny uvildig undersøgelse etableres som afdækker naturbelastning,

sundhedsforhold, trafiksituation og samtlige alternativer. **Vi kan ikke i det danske samfund have statslige institutioner, som risikerer ikke at fremstå som uvildige og seriøse i undersøgelser og rådgivning. Ej heller at vi med denne anlægslov kommer til at vildlede folketinget om konsekvenser.**

Ved siden af disse forhold, er der en sammenblanding af interesser og personer. Eks. er formanden for Aalborg Lufthavns bestyrelse også Aalborgs borgmester, som også står bagved Aalborg Alliancen, som arbejder for en Egholm motorvej. Aalborg Lufthavn er sammen med Aalborg Forsyning medlemmer af alliancen. Dette er en uheldig sammenblanding af interesser, og er ikke beskrevet eller på nogen måde afdækket. Hvilke betydninger dette har, er svært at vurdere, da dette ikke på nogen måde kommer frem. Sammenblandingen af en lille gruppe aktører, som på forhånd taler sammen, og som vil en motorvej over Egholm, som både er beslutningstagere, undersøgere og kommende underleverandører skaber et stort habilitetsproblem, som ikke fremgår af VVM-redegørelsen eller i Vejdirektoratets beskrivelser og vurderinger.

Nogle af de argumenter, som ovennævnte aktører fremfører, kan man stille store spørgsmål til: Hvis det er trafik til virksomheder som eksisterer eller som vil etablere sig nord for fjorden i forbindelsen med en Egholm motorvej, så mangler dette at afdækkes og argumenteres for: – Hvem er de? Hvor kommer de fra? Hvor mange? Hvilket behov er der for transport? Hvor mange arbejdspladser er der tale om? Der er ikke nogen evidens, og der eksisterer ikke nogen steder i verden, hvor en ny motorvej mirakuløst har frembragt en masse nye virksomheder og arbejdspladser, så hvad er beviserne og argumenterne for at det er tilfældet i Nordjylland og Aalborg?

De få historier der har været i medier og brugt som eksempler, er alle meget små eksempler, og selv om de kan have en betydning for den enkelte lokale virksomhed, kan de ikke på nogen måde legitimere et megaprojekt, som i den grad er ødelæggende og sundhedsrisikabelt.

En sidebemærkning til megaprojektets økonomi, er at Professor Bent Flyvbjerg, tidligere Oxford University, forskning gennem mange år, hvor han netop peger på det ustyrlige i disse typer af projekter, og hvor budgetterne typisk skrider med 35%: ”Nutidens store infrastrukturprojekter er fyldt med paradokser. De sælges som motorer for økonomisk vækst, men ender oftest med præcis modsatte effekt. Og alligevel igangsættes flere og flere efter samme forretningsmodel, og det i større og større skala. Som om ingen tager ved lære,” Bent Flyvbjerg, professor i Major Project Management ved Oxford University (se DJØF bladet 19/11 2014).

En så stor investering med så mange irreversible ulemper må begrundes og logisk argumenteres for. Dette er ikke tilfældet. Motiverne fremstår som uklare, og samtidigt kraftigt relateret til signifikante aktører og deres ambitioner.

Disse mangler på argumenter kan ses i nogle af de mange problemer som er, eks.: Vurderingerne er i miljøkonsekvensrapporten (side 129), ifm. ”særligt værdifulde naturområder langs Egholms sydlige kyst”: ”Derfor vurderes projektet ikke at være i overensstemmelse med retningslinjen.”. Side 154: ”Samlet vurdering af landskabernes sårbarhed. Hasseris Enge: Landskabets karakter: HØJ; Visuel sårbarhed: HØJ; Samlet sårbarhed: HØJ.” Side 233: ”Egholmlinjen… Øen vil ikke fremover have den samme turismemæssige værdi… går tabt.”. ”Konsekvensen for Egholm som turismedestination vurderes derfor at være **væsentlig**.” (rapportens fremhævelse). Dvs. rapporten konkluderer, at Egholm som rekreativt sted ophører med at eksistere. Bare bilag 4 arter og internationale konventioner, samt grundvandsituationen ved Drastrup og Lindholm vandværk, **peger entydigt på at projektet er decideret ugennemtænkt og ikke fremtidssikret.**

Så hvad er motiverne og argumenter for fastholdelse af en Egholm motorvej, når der ikke er nogle logiske argumenter?

Indsigelse vedrørende sproglig manipulering og dermed et mangelfuldt beslutningsgrundlag i VVM-redegørelsen og efterfølgende i Anlægsloven.

Ordet **"Moderat**" bliver brugt 201 gange i miljøkonsekvensrapporten, hvilket både viser, at der er omfattende problemer i miljø og natur, og samtidigt er det dybt problematisk og manipulerende gennem netop anvendelsen af selve ordet "moderat".

"Moderat" bliver defineret i rapporten som: "Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed: Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter, og **som kan give visse irreversibel**, men lokale skader." Det er defineret som den **næsthøjeste negative miljøpåvirkning**.

Det vil sige, når noget er "irreversibelt", kan det ikke gøres om, det kan ikke ændres, eller det kan ikke reetableres. Når dette sammenholdes med at "lokalt" defineres som en radius på 2-10 km, betyder det omfattende skader på natur, som ikke kan gøres om eller reetableres. En radius på op til 10 km - dvs. en diameter på op til 20 km - er et meget stort område. Alle disse sproglige formuleringer dækker over problematikker, som ikke fremgår tydeligt i VVM-redegørelsens beskrivelser og specielt ikke i konsekvens vurderinger.

Almindelige borgere og beslutningstagere vil opleve, at betydningen af "moderat" er: "at det ikke er et større problem", "Det er ok ift. påvirkning", "noget der har en minimal påvirkning", og "det kan vi leve med", etc.

På baggrund af dette alene, skal VVM-redegørelsen omskrives, så konsekvenserne fremgår klart og tydeligt, og at man sprogligt fremstiller og beskriver detaljeret, det der vil blive ødelagt, det som har irreversible konsekvenser, og hvad det betyder for den nye situation i habitatområderne og for borgerne i Aalborg.

Dette betyder også at argumentationen i henhold til anlægsloven bliver uklar og mangelfuld.

Ordet "moderat" er ikke et argument.

Venlig hilsen

Michael Fast

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Michael Møllgaard
[redacted]

Vejdirektoratet
Att. Niels Fejer Christiansen
via e-mail til nfc@vd.dk
Pga. tekniske vanskeligheder med e-mail-kommunikation med direktoratet tillige fremsendt via eBoks.

Vilholt, den 2. januar 2022

Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Egholm-motorvejsprojektet har mødt så meget kvalificeret modstand, at det rigtigste vil være at suspendere det forslag, der ligger i anlægsloven, og gå tilbage i processen - langt tilbage.

Trængsel på færdselsårer skal ikke løses med endnu flere færdselsårer, der også snart vil komme trængsel på. Der skal tænkes i andre bevægelsesmønstre og transportformer, der ikke, nærmest som en naturlov, skaber trafikpropper, forstoppelse og forurening.

Det er gammeldags og ikke-visionært at fortsætte de store vejbyggerier. Særligt, når de afføder så megen folkelig modstand som her. Den bør man lytte til, og grundigt afsøge feltet for alternativer. Der er allerede givet flere bud.

Broen og vejen over Egholm er et signal til os alle fra et Folketing, en regering og en minister, der ser med arrogant ligegyldighed på de direkte berørtes sande trivsel og behov.

Men det er ikke kun et anliggende for de ramte aalborgensere. Det vedrører os alle, at man i anlægsloven søger at indbygge bestemmelser om, at man ikke vil høre på klager og kritik, hvis det kan sinke fremdriften i de ønskede planer. Og det vedrører os alle, hvis man på trods af en påtrængende nødvendig klimaindsats fortsat vil fremme bilisme og bygge stærkt ressourcekrævende anlæg.

> *Hæld lidt mere asfalt på*
> *så her bliver lidt jævnt at gå.*
> *Alt det grimme, grønne - slå det dog ihjel,*
> *så vi kan bli' fri for at leve selv.*

.. sang Daimi engang i halvfjerdserne. Og vi var en del, der kunne forstå ironien.

Venlig hilsen

Michael Møllgaard

Høringssvar anlægslov 3 Limfjordsforbindelse over Egholm

SIG JA til naturen – og NEJ til Egholmforbindelsen.
Naturbeskyttelse og vanvittige motorvejsplaner hænger ALDRIG sammen med grønne klimaambitioner/PLIGTER.
STOP vanviddet før det er for sent – mit barn har også ret til frisk luft og rent drikkevand!!

Politikerne på Christiansborg er tilsyneladende ikke klar over, hvad der foregår i Aalborg, eller også vender de bare det døve øre til.

Egholmforbindelsen er for længst overhalet af trafikudviklingen, når og hvis den nogensinde bliver bygget, og så er ingen trafikale problemer løst alligevel. Til gengæld er der brugt 7 mia. kroner på den dårligst tænkelige løsning både økonomisk og naturmæssigt.

Drikkevandet i Aalborgs vigtigste vandreservoir er ekstremt truet af denne linjeføring og vil tage VARIGE skader allerede i anlægsfasen. UANSTÆNDIGT at gamble med vores eksistensgrundlag. Rent drikkevand er IKKE en selvfølge, men efterhånden en mangelvare.

Egholm Motorvejen vil ødelægge en helt unik perle i Limfjorden. Øen har et fantastisk dyre- og planteliv,- heraf flere EU-beskyttede arter.

Anlæggelsen af den vestlige forbindelse vil koste ekstremt meget på CO2-udledningen – som IKKE er medregnet i VVM!!.

Der vil blive uanstændigt store støjgener for mere end 26000 borgere – herunder selvfølgelig masser af børnefamilier, hvor børnene ikke længere ville kunne lege udenfor i deres haver pga den enerverende konstante summen med over 58db.

Den store udvikling omkring Aalborg foregår i øst, og så planlægger man en urimeligt dyr trafikløsning vest for Aalborg. Man tager sig til hovedet!

En østlig forbindelse vil være langt billigere og aflaste meget mere.

Ved Elb Tunnelen i Tyskland laver man rør parallelt med hinanden. Sker der noget i et rør, kan det afspærres, mens der ryddes op.
I Østrig har man taget klimaansvar og stoppet alle store motorvejsprojekter!!

TAG ANSVAR FOR KLIMAET NU!!!

Aalborgs borgmester, gik i sin tid til valg på en østlig forbindelse. Han var arg modstander af Egholmforbindelsen, som han kaldte ABSURD – og ”mest ødelæggende”.
Han har ovenikøbet følt behov for at oprette en alliance – Aalborg Alliancen - og har lovet 600 mio. kroner til forbindelsen. Det er kommunale penge, som burde blive i kommunale kasse. Det er måske endda ulovligt, men under alle omstændigheder er det en skandale. Helt grotesk bliver det, når man kan konstatere, at Aalborg som den eneste af nordjyske kommune bidrager til den dyreste og dårligst tænkelige løsning.

Der er TONSVIS af asbest i linjeføringen som transportministeren tilsyneladende vælger at ignorere.
Hans undvigen og arrogante latterliggørelse er en transportminister uværdigt, når det handler om et så alvorligt og omfangsrigt problem.

Problemet går IKKE væk af at man lukker øjnene. DET SKAL UNDERSØGES NU!! En miljøkatastrofe på højde med Høfde 42 lurer under overfladen – LAD DET IKKE SKE -TAG ANSVAR!!

Det hedder sig at der er bred enighed om 3 Limfjordsforbindelse over Egholm – DET PASSER IKKE.
Det er udelukkende en politisk beslutning som blev taget i 2014 af politikere som ikke engang er i byrådet mere, men hvor holdningen åbenbart er gået i arv – vel at mærke i et byråd hvor en anden mening ikke er tilladt.
MODSTANDEN fra borgerne i Aalborg er KÆMPE STOR – men politikerne vil IKKE hverken lytte eller i dialog.
VIL IKKE SE -VIL IKKE HØRE!

Aalborg fortjener en retfærdig og demokratisk proces, og at I politikere lytter til os og tager vores yderst veldokumenterede bekymringer alvorligt!!

Som beboer og skatteyder i Aalborg kommune, er jeg dybt forarget over den arrogance, som myndighederne lægger for dagen i denne sag, og det gælder både de statslige og de kommunale myndigheder!!!

HJÆLP AALBORG - STOP EGHOLMMOTORVEJEN!

MVH

Mikkel Lund Thomsen

Miljøministeriet
Departementet

Transportministeriet

Jura
J.nr. 2021-3701
Ref. SIKJL
Den 13. januar 2022

Høring vedr. udkast til lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse

Miljøministeriet sender hermed bemærkninger i anledning af høringsbrevet inkl. bilag af 3. december 2021. Det bemærkes, at Miljøministeriet sendte et brev om denne høring allerede den 10. januar 2022, som dette høringssvar altså supplerer og udbygger.

Bemærkninger til lovforslagets afgrænsning af projektet i forhold til råstofindvinding

Indledningsvist bemærkes, at projektbeskrivelsen i lovforslagets § 1 fremstår pga. bestemmelsens stk. 1, nr. 5, meget bred og uklar i forhold til hvilke aktiviteter og dispositioner, der omfattes af projektet og dermed lovforslagets anvendelsesområde. Den upræcise formulering af projektafgrænsning i stk. 1, nr. 5, betyder, at lovens projektbegreb ikke kan fastlægges på klar og entydig vis. En præcis og klar projektafgrænsning er af væsentlig betydning for fortolkning af lovforslagets øvrige bestemmelser og for afklaring af lovforslagets rækkevidde. Projektafgrænsningen har tillige betydning for hvilke aktiviteter, der skal omfattes af projektets VVM-redegørelse.

I forhold til spørgsmålet om indvinding af råstoffer til brug for projektet skaber § 1, stk. 1, nr. 5, usikkerhed om, hvorvidt råstofindvindingsprojekter uden for selve anlægsprojektets område skal anses for en del af det samlede projekt i anlægslovens forstand eller, om råstofindvindingen falder uden for lovforslagets projektbegreb, og i stedet skal anses for et selvstændigt projekt, der afledes af anlægsprojektet.

I bemærkningerne til § 1 (lovforslaget s. 93) henvises til, at "Transportministeren bemyndiges samtidig til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt (…) Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og broer, arbejder på søterritoriet og nødvendige ledningsarbejder. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til af anden lovgivning, med mindre anden lovgivning er fraveget, jf. lovforslagets § 5."

Miljøministeriet • Slotsholmsgade 12 • 1216 København K
Tlf. 38 14 21 42 • Fax 33 14 50 42 • CVR 12854358 • EAN 5798000862005 • mim@mim.dk • www.mim.dk

Det bemærkes, at de opregnede dispositioner ikke er udtømmende, og at ordlyden derfor ikke klart angiver hvilke dispositioner, der omfattes af projektbegrebet.

Ordlyden af og bemærkningerne til lovforslagets øvrige bestemmelser sammenholdt med indholdet af VVM-vurderingen indikerer imidlertid, at det ikke har været Transportministeriets hensigt at anse råstofindvindingen som en del af selve anlægsprojektet:

I lovforslagets § 2 fastlægges, at "Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. dog § 3." Hertil bemærkes det, at råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke er behandlet i den oprindelige VVM-redegørelse eller i den senere VVM-opdatering af Egholm-linjeføringen.

I lovforslagets § 5 opregnes en række hjemler for godkendelser og dispositioner, som fraviges med lovforslaget. Heri indgår ikke tilladelser til råstofindvinding til brug for projektet.

Endvidere skal nævnes, at Vejdirektoratet på side 59 i høringsnotat om den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for Egholm-linje på spørgsmål om vurderingen af påvirkning fra råstofindvinding til projektet svarer, at "I miljøkonsekvensrapporten kapitel 24, er det beskrevet hvilke råstofgrave, der ligger i nærheden af projektet. Her er vist et kort med placeringen af nuværende råstofgrave samt interesseområder, som kan være fremtidige råstofgrave. Vejdirektoratet har ikke mulighed for at fastlægge hverken hvilken råstofgrav eller hvilken rute en entreprenør vælger at benytte for lastbiltransporter til og fra projektområdet."

På det grundlag må det antages, at råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke er en del af anlægslovens projektbegreb. Det betyder ligeledes, at det må antages, at fravigelse af dispensationskrav efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, ikke gælder i forbindelse med en tilladelse fra regionen til råstofindvinding til brug for projektet i tilfælde af, at der skal etableres et nyt graveområde med henblik på at forsyne anlægsprojektet med råstoffer.

Disse forhold fremgår imidlertid ikke klart af lovforslaget, og bør derfor præciseres i selve lovteksten eller – som minimum – i forslagets bemærkninger. Såfremt de her nævnte antagelser ikke er korrekte, men at det derimod er hensigten, at råstofindvinding til brug for projektet skal anses for omfattet af projektbegrebet, jf. § 1, skal det bemærkes, at råstofindvinding og påvirkningerne heraf skal være omfattet af VVM-redegørelsen.

Bemærkninger til overvejelser om nyttiggørelse af opgravet havbundssediment

Det bemærkes, at det i VVM-redegørelsen er oplyst, at opgravet havsediment skal deponeres, da materialet ikke er egnet til nyttiggørelse eller klapning. Det bør dog ud fra ressourcebetragtninger fremgå af kravene til gennemførelsen af projektet, at entreprenøren inden deponering skal undersøge mulighederne for nyttiggørelse af materialet.

Bemærkninger til forslag til afskæring af klageadgang for afgørelsen truffet efter råstofloven

I lovforslagets § 6, stk. 1, fastlægges, at afgørelser vedrørende anlægsprojektet truffet efter en række love, herunder lov om råstoffer, ikke kan påklages til anden myndighed. Ifølge ordlyden indebærer bestemmelsen således, at der ikke vil være adgang til at klage over en afgørelse om tilladelse til råstofindvinding til brug for anlægsprojektet. Lovforslaget præciserer ikke nærmere i forhold til hvilke hjemmelsbestemmelser i råstofloven klageadgangen er afskåret. Som bestemmelsen er formuleret omfattes således både tilladelse til landbaseret råstofindvinding meddelt af regionen, havbaseret råstofindvinding meddelt af Miljøstyrelsen[1] og tilladelse til nyttiggørelse af opgravet havsediment, som ligeledes meddeles af Miljøstyrelsen.

Det må antages, at da nyttiggørelse af havsediment og marin råstofindvinding ikke er behandlet i VVM-redegørelsen eller lovforslaget, tager forslaget om afskæring af klageadgang sigte på den situation, at der søges om etablering af nye graveområder på land med henblik på at forsyne anlægsprojektet. Dette bør præciseres i bestemmelsen.

Til forslaget om afskæring af klageadgang skal det bemærkes, at VVM-rapporten henviser til en række nuværende råstofgrave samt interesseområder, som kan være fremtidige råstofgrave, men at det i øvrigt ikke er muligt at fastlægge hvilke områder, der vil skulle forsyne projektet med råstoffer. Hverken VVM-undersøgelsen eller lovforslaget indeholder nærmere overvejelser om påvirkningen af miljø- og nabointeresser.

Tilladelse til etablering af råstofgrave indebærer, at der skal foretages en række vurderinger af påvirkninger af miljøet og andre interesser i området, ligesom en råstoftilladelse kan forudsætte kommunens tilladelser og dispensationer efter anden lovgivning. Dertil kommer, at etablering af nye graveområder potentielt kan medføre betydelig påvirkning og gener for de umiddelbare naboer og lokalområdet i øvrigt. I lovforslagets afsnit 9.18.2 "Konsekvenser i anlægsfasen" redegøres der for, at der ikke forventes problemer i forhold til at sikre råstofforsyningen. Det oplyses bl.a., at der kan genbruges projektjord, og i VVM-rapporten peges der på

[1] Det antages i øvrigt, at det er vurderet, at råstofindvinding på havet til brug for projektet ikke er relevant.

flere muligheder i regionen for at skaffe råstoffer, herunder fra eksisterende råstofgrave.

Bemærkninger vedr. naturbeskyttelse

Miljøministeriet bemærker, at der i lovforslagets bemærkninger s. 28 bør henvises til den gældende lovbekendtgørelse af naturbeskyttelsesloven.

Implementeringsnotens henvisning til fuglebeskyttelsesdirektivet tager ikke højde for, at fuglebeskyttelsesdirektivet har været ændret flere gange, så der bør stå: "som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning… "

I relation til implementeringsnoten bør det fremgå klart af bemærkningerne, hvilke dele af naturdirektiverne, som implementeres direkte ved anlægsloven, og hvordan de er implementeret (Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, habitatdirektivets artikel 12, fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5? eller kun HD artikel 6, stk. 3, som også gælder for fuglebeskyttelsesområder?).

Husk at loven skal notificeres i MNE-databasen som en retsakt, der implementerer naturdirektiverne, jf. implementeringsnoten.

Ad § 5 bemærkes, at det bør fremgå klart af bemærkningerne, om der alene er tale om fravigelse af myndighedskompetencen og overførsel til anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet), eller om der også er tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveau og praksis, og hvordan det i øvrigt sikres, at gældende praksis for fravigelse efter naturbeskyttelsesloven overholdes. Der står flere steder, at bestemmelsen i § 5 ikke har betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser, idet hensynene varetages af Vejdirektoratet, som skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Der står også, at disse rammer samlet sikrer varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser, og at administrative tilladelser ikke vil bidrage til et øget beskyttelsesniveau. Da det ikke fremgår af bemærkningerne, hvilket beskyttelsesniveau der er, og hvilke hensyn der normalt varetages, hvordan kan det så varetage disse hensyn? Formålet med de administrative tilladelser er normalt at sikre et beskyttelsesniveau, som i visse tilfælde har direktivophæng, ikke nødvendigvis at øge beskyttelsesniveauet, men hvordan sikres det, at beskyttelsesniveauet ikke forringes, og at eventuelle bagvedliggende direktivforpligtelser ikke overtrædes? Flere af bestemmelserne i NBL implementerer dele af naturdirektiverne og skal administreres inden for direktivernes rammer, hvilket ikke synes at fremgå.

Det er uklart, hvad forskellen mellem § 5, stk. 1, (kræver ikke tilladelse) og § 5, stk. 2, (finder ikke anvendelse) er.

Miljøministeriet noterer sig, at lovforslagets § 5, stk. 1, bl.a. generelt fraviger de almindelige krav om dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, og 2, herunder vedr. bygge- og beskyttelseslinjer og § 3-natur. Bestemmelsen fraviger endvidere bl.a. kravet om dispensation fra fredningsnævnet fra en foreslået eller fastsat fredning. Miljøministeriet bemærker hertil, at det bør overvejes at redegøre

mere konkret for, hvilke § 3-områder, bygge- eller beskyttelseslinjer, fredninger etc. anlægsarbejdet konkret vil påvirke, og som derfor nødvendiggør fravigelsen af reglerne, samt hvordan hensynene bag sikres. Dette fremgår ikke klart af lovforslaget.

Det er uklart, hvad det betyder, at hensynene bag § 5, stk. 1 og 2, varetages, og hvordan de varetages. Det fremgår ikke tydeligt af de specielle bemærkninger, som blot henviser til "at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2."

I afsnit 3.6.1 (gældende ret) står der, at "gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse. I det omfang der med lovforslaget foreslås fravigelser af plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret dog beskrevet."

Miljøministeriet bemærker, at det bør fremgå klart, hvilke regler der fraviges med lovforslaget, og hvilke der bare er nævnt, men som ikke fraviges, fx nævnes naturbeskyttelseslovens § 20 uden at det fremgår, at denne bestemmelse fraviges.

Gældende ret ift. Natura 2000-områder og artsbeskyttelsen er ikke beskrevet under afsnit 3.6.1 om gældende ret. Der bør være en beskrivelse af beskyttelsen af Natura 2000-områder (som minimum artikel 6, stk. 3) og af beskyttelsen af arter og deres levesteder (habitatdirektivets artikel 12, fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5, naturbeskyttelseslovens § 29 a, jagtlovens § 6 a og artsfredningsbekendtgørelsen samt de regler om artsbeskyttelse, som normalt er fastsat i sektorlovgivningen, jf. fx habitatbekendtgørelsens §§ 10 og 11.)

Se fx Forslag til Lov om projektering og anlæg af en energiø i Nordsøen, almindelige bemærkninger afsnit 3.3:
https://www.ft.dk/ripdf/samling/20211/Lovforslag/L29/20211_L29_som_fremsat.pdf

Beskrivelsen under afsnit 10 om forholdet til EU-retten i afsnit 10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet indeholder dele heraf, men det bør fremgå tydeligere under beskrivelsen af gældende ret og overvejelser om den foreslåede ordning, at lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og bemærkningerne udgør det faglige grundlag og begrundelserne for godkendelsen.

Se fx Høvsøre lovforslaget:
https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l198/20171_l198_som_fremsat.pdf

Det samme gør sig gældende for artsbeskyttelsen, som ikke er fyldestgørende beskrevet under afsnit 10.2., og hvor det ikke klart fremgår, om vurderingen er foretaget på grundlag af de nævnte nationale regler eller direkte i medfør af direktivet, og hvor det er uklart, om der sker en fravigelse, jf. sætningen: " Habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført

i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, som ikke fraviges ved dette lovforslag. " Implementerer lovforslaget fuglebeskyttelsesdirektivet og i givet fald hvor og hvordan, eller er det de nationale regler, der gælder?

Artsbeskyttelsen er ikke kun gennemført ved de angivne bestemmelser, og det er ikke muligt ud fra lovforslaget at afgøre, om det er korrekt, at projektet kan gennemføres inden for rammerne af gældende ret og direktivforpligtelser, jf. sætningen "På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12."

Er det en afgørelse efter de angivne bestemmelser? Jagt og vildtforvaltningsloven omtales ikke konsekvent som enten jagtloven, som angivet indledningsvist, eller jagt og vildtforvaltningsloven.

Bemærkninger vedr. støjbelastning

I afsnit 9.5 bør antallet af støjbelastede boliger i driftsfasen som følge af projektet beskrives ligesom reduktionen af antal støjbelastede boliger som følge af de anførte afværgeforanstaltninger. Desuden bør det beskrives hvor høje støjbelastninger, der kan blive tale om, evt. som antal støjbelastede boliger opgjort i 5 dB intervaller. I det omfang tallene ikke kan opgøres eksakt, idet de støjdæmpende foranstaltninger først detailprojekteres på et senere tidspunkt, bør antallet af boliger anføres i størrelsesordener eller intervaller.

I det sammenfattende skema i afsnit 11 er der som positiv konsekvens anført færre udgifter til sygehuse pga. færre trafikuheld. I den forbindelse bør der som negativ konsekvens tillige anføres øgede udgifter til sundhedsvæsenet pga. helbredseffekter som følge af forøget støjbelastning.

Bemærkninger vedr. overdragelse af beføjelser i henhold til vandløbsloven

Lovforslagets § 6, stk. 3, vil kunne bemyndige transportministeren med kommunalbestyrelsernes beføjelser efter bl.a. vandløbsloven. Transportministerens administration af vandløbsloven skal være i overensstemmelse med vandløbslovens formål i § 1, stk. 1 og 2, om sikring af afledning af vand og hensyntagen til de miljømæssige krav til vandløbskvaliteten, der gælder efter anden lovgivning. Det vil bl.a. sige lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser om henholdsvis mål og indsatsprogrammer, som er en implementering af vandrammedirektivet.

Bemærkninger vedr. mål efter vandrammedirektivet og havstrategidirektivet

I afsnit 9.15 hæfter Miljøministeriet sig ved brugen af udtrykket "god miljøtilstand" på s. 70-72 i beskrivelsen af de målsatte vandområder. Vandrammedirektivet forpligter medlemsstaterne til at sikre, at alle overfladevandområder opnår god økologisk og god kemisk tilstand og alle grundvandsforekomster god kvantitativ og god kemisk tilstand. God tilstand er nået for overfladevand, når både den økologiske tilstand og den kemiske tilstand i det mindste er god. God tilstand er nået for grundvand, når både den kvantitative og den kemiske tilstand i det mindste er god. Havstrategidirektivets mål om god miljøtilstand supplerer vandrammedirektivets mål om god tilstand således at begge mål skal være opfyldt, der hvor direktiverne har samme anvendelsesområde, f.eks. den kystnære del af havet.

Det fremgår af forslagets afsnit 10.4 om Vandrammedirektivet på s. 89, at der umiddelbart ikke synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen, og at dette vil afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

Bemærkning vedr. detailprojekteringen ift. vandrammedirektivet

Miljøministeriet bemærker, at detailprojekteringen kun kan udføres under hensyntagen til vandrammedirektivets krav om forebyggelse af forringelse af vandtilstanden og sikring af opfyldelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

For så vidt angår alle faser i anlægsprojektet bemærkes, at involverede myndigheders administration af lovgivning ikke må føre til forringelse af overfladevandområder og grundvandsforekomster og det skal sikres, at opfyldelse af de miljømål, som gælder, ikke forhindres.

Den relevante gennemførsel af vandrammedirektivet findes i § 4 i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster og § 7 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet:

- Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau,
- Den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt,
- Ændringerne skal være begrundet i væsentlig samfundsinteresser, og
- Der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning.

Fravigelse kræver konkret tilladelse fra den kompetente myndighed.

Overordnede bemærkninger vedr. vandmiljø og vandplanlægning

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at projektet, omfattet af det foreliggende udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, skal være i overensstemmelse med gældende vandplanlægning efter lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser og gældende havstrategi efter lov om havstrategi.

Miljøstyrelsen har med ovenstående forbehold umiddelbart noteret følgende:

- Vandområde 235 er i ikke god kemisk tilstand pga. overskridelser af miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer i både biota (BDE, bly og kviksølv) og sediment (nonylphenoler). Fsva. nonylphenoler fremgår der ikke umiddelbart – hverken i det fremsendte materiale eller i den tilgængelige MKR på Vejdirektoratets hjemmeside – en vurdering af potentielle påvirkninger fra sedimentspredning ved anlægsarbejdet.

- Det vej- og regnvand, som ledes til recipient, kan også indeholde nonylphenoler, hvorfor begrænsning af tilførsel af nonylphenoler i driftsfasen også bør inkluderes i vurdering af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen, herunder forbuddet mod forringelse af målsatte vandområders tilstand og mulighed for at opnå og/eller fastholde målopfyldelse i indsatsbekendtgørelsens § 8.

- Tilstandsvurderinger for kystvande og grundvand er senest fastlagt og offentliggjort i juli 2021 (https://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=vandrammedirektiv3tilstand2021). Tilstandsvurderingerne angiver oplysninger vedr. økologisk og kemisk tilstand, blandt andet for miljøfarlige forurenende stoffer i kystvande, samt miljømål.

- Beskrivelse og vurdering af projektets konsekvenser for vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder i udkastet til lovforslag fremstår på baggrund af ovenstående som værende ufuldstændige.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger i udkast til lovforslag helt mangler beskrivelse af lov om havstrategi.

Bemærkninger vedr. kystbeskyttelse

Kystdirektoratet skal overordnede bemærke, at det i forbindelse med anlægsloven bør overvejes, om der er behov for at kystbeskyttelseslovens § 3 også er omfattet. Det fremgår således af udkastet, at der skal foretages ændringen i eksisterende kystbeskyttelse.

Endvidere gør Kystdirektoratet opmærksom på, at det bør overvejes, om reglerne om strandbeskyttelse i naturbeskyttelseslovens § 15 også bør være omfattet. Af det

fremsendte materiale fremgår det ikke tydeligt, hvilket anlægsarbejde der skal udføres inden for strandbeskyttelseslinjen, men dette kan med fordel afklares.

Det skal endvidere bemærkes, at der i høringssvaret ikke er foretaget vurderinger af de tekniske løsninger, da det ikke klart fremgår af det fremsendte materiale, hvordan anlægsarbejdet skal etableres og udføres.

Generel bemærkning fra Miljøstyrelsen

Udkast til lovforslag for anlæg af 3. Limfjordforbindelse er baseret på en gennemgribende opdatering af tidligere miljøvurderinger af en Limfjordsforbindelse i henholdsvis 2011 og 2014. Denne opdaterede miljøvurdering for en 3. Limfjordsforbindelse er et vigtigt grundlag for forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse.

Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021. MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart MST's vurdering, at MST er "berørt myndighed" i forhold til miljøvurdering af projektet, og at MST i den forbindelse burde have været hørt.

Det bemærkes i forlængelse af ovenstående, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

Miljøministeriet skal bemærke, at der er igangsat dialog med Transportministeriet om ovennævnte miljøvurderinger med henblik på at sikre relevant miljøfaglig kvalificering af disse inden lovforslagets behandling i Folketinget.

Med venlig hilsen

Simon Kjølby Larsen
Chefkonsulent

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsens overordnede bemærkninger til 3. Limfjordsforbindelse vedr. naturbeskyttelsesdirektiverne

MST bemærker indledningsvist, at MST ikke har haft miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse i høring tidligere i forløbet og at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov, set i den sammenhæng, har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt fuldt ud at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er fagligt korrekte – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov. MST kan altså ikke i tilbundsgående omfang (jf. nedenfor anførte bemærkninger), kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis på naturområdet, jf. habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsen, naturbeskyttelsesloven m.fl.

MST har med ovenstående forbehold umiddelbart noteret følgende:

Væsentlighedsvurdering:

- Der er tre fugle på udpegningsgrundlaget, som er ikke omfattet af vurderingen (s. 14/33). Det drejer sig om fiskeørn, blå kærhøg og dværgterne.

- MST vurderer, at en væsentlighedsvurdering ikke er tilstrækkelig, men at der bør laves en Natura 2000-konsekvensvurdering for følgende forhold:

> 1) Det fremgår af væsentlighedsvurderingen, at gravearbejdet i Limfjorden syd for Egholm vil finde sted i perioden november til marts, da det vurderes at frigivelsen af næringsstoffer i forårs- og sommerperioden kan medfører opblomstring af fytoplankton (s. 44/33). Væsentlighedsvurderingen beskriver dette som en projektforudsætning. Med udgangspunkt i den eksisterende praksis omkring væsentlighedsvurderinger, er der efter Miljøstyrelsens opfattelse tale om en aktivitet, der har karakter af en afværgeforanstaltning, og at der derfor bør laves en fuld konsekvensvurdering.
>
> 2) Odder er på udpegningsgrundlag i N15 (omfatter vestlig del af Egholm). At der anlægges faunapassager under motorvejen på den østlige del af Egholm for at sikre, at Odder kan krydse vejen, anser MST for at være en afværgeforanstaltning.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse vedr. Vesterhav Syd Havmøllepark landanlæg præciseret følgende: "Selve det forhold, at der i forbindelse med en væsentlighedsvurdering tages hensyn til foranstaltninger med henblik på at undgå eller reducere et projekts skadelige virkninger på et Natura 2000-område, forudsætter således, at en væsentlig påvirkning af lokaliteten må anses for sandsynlig, og dermed, at der skal foretages en fuld konsekvensvurdering." (https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/6bae6eb4-2be0-4319-a6d2-bfcdba9ea2c3?highlight=vesterhav%20syd)

Miljøkonsekvensrapport, bilag IV-arter

- Ifølge rapporten planlægges der yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for odder og flagermus. Det, at undersøgelserne ikke er foretaget på forhånd, gør det svært at vurdere om det kan afvises, at projektet vil skade yngle-/rastesteder for flagermus og odder. Det gør det ligeledes svært at vurdere om der på nuværende tidspunkt er foretaget de nødvendige besigtigelser og vurderinger, eller om nogle af disse kan udskydes.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse vedr. Baltic Pipe-projektet bemærket, "...at habitatvejledningens omtale af muligheden for at udskyde en vurdering forudsætter, at bilag IV-hensynet varetages i forbindelse med efterfølgende tilladelser." (https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8027f331-6db4-4b88-9876-e7e4767c19e9

Herved kompenseres for tab af yngle- og rastesteder på længere sigt.

MST gør opmærksom på, at projekters indgriben i beskyttede arters økologiske funktionalitet, somme tider kan imødekommes ved brug af afværgeforanstaltninger. Det forudsætter dog, at erstatningsbiotopen er etableret og fungerende forud for, at det eksisterende yngle- og rastested nedlægges. Denne forudsætning ses ikke imødekommet ved udpegning af veterantræer, der på sigt vil udvikle sig til potentielle yngle-/rastesteder. Se afsnit 2.3.4.d i Vejledning om streng beskyttelse af dyrearter af fællesskabsbetydning i henhold til habitatdirektivet for uddybning - https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=PI_COM:C(2021)7301&from=EN.

Afslutningsvist understreger MST, at ovenstående identificerede problemstillinger er med forbehold for, at en nærmere gennemgang af miljøkonsekvensrapporten vil kunne identificere yderligere problemstillinger, der skal adresseres.

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Dato: 09-02-2022

Supplerende bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse fra Hav- og Vandmiljø

Miljøstyrelsens(MST) enhed for Hav- og Vandmiljø (HOV) bidrog primo januar 2022 til foreløbige bemærkninger fra MST til udkast til lovforslaget for anlæg af den 3. Limfjordforbindelse, enhedens bemærkninger er gengivet i MSTs svar på Departementets bestilling af bemærkninger. MSTs svar af 7. januar 2022 er vedlagt.

De nu vedlagte bemærkninger fra HOV er baseret på en gennemgang af den (delvist) opdaterede miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse, der var i offentlig, men ikke myndighedshøring, marts-april 2021. HOVs gennemgang af MKR har haft til formål at afklare, om der i MKR for projektet af 3. Limfjordsforbindelse er redegjort for vurderinger af projektets forenelighed med vandplanlægningen og havstrategien, og om disse vurderinger er valide. HOV har endvidere påset, om projektet vil være i konflikt med overvågningsprogrammet NOVANA eller overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

Særligt om MKR for projektet 3. Limfjordsforbindelse

Ved vurdering af en MKR og udkast til MKR for projekter er Hav og Vandmiljøs grundlag følgende:

Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af § 8 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen), at offentlige myndigheder ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Lov om havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at opnå eller fastholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. Det følger af havstrategilovens § 18, at offentlige myndigheder er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes i havstrategien.

Miljøkonsekvensrapporten (MKR) skal derfor redegøre for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og af danske havområder i tilstrækkelig grad til, at miljømyndigheden og de berørte myndigheder kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige.

Miljøkonsekvensrapporten skal bl.a. redegøre for:

- de faktuelle og retlige forhold, der gælder for målsatte vandforekomster – overfladevandområder og grundvandforekomster, herunder miljømål, tilstand og indsats. Den direkte og indirekte påvirkning af de biologiske kvalitetselementer samt de understøttende fysisk-kemiske og hydromorfologiske kvalitetselementer skal inddrages i en sådan vurdering. Der henvises til kapitel 8 i Vejledning til

bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter https://mst.dk/media/133301/bilag-1-vejledning-4-juli-2017.pdf og udkast til ny vejledning https://mim.dk/media/225714/udkast-vejledning-til-indsatsprogram-vp3.pdf
samt udkast til vandområdeplaner (2021-2027) offentliggjort december 2021 https://mim.dk/media/226716/vandomraadeplanerne-2021-2027.pdf og Miljøgis for planerne https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021

- miljøtilstand i berørt havområde og påvirkning af havstrategiens deskriptorer 1-11. Der henvises til Danmarks Havstrategi II https://mim.dk/media/216857/hsii_foerste_del_-_endelig_udgave.pdf og til https://mim.dk/natur/hav/
- overensstemmelse med overvågningsprogrammet NOVANA og overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

MST har ved gennemgang af MKR for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter MSTs vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den MKR, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg. Der er i kommentarerne til udkastet til forslag til anlægsloven nedenfor henvist til en række af disse mangler.

Bemærkninger til udkast til lovforslag om anlæg af 3. Limfjordforbindelse
HOV kommenterer med det væsentlige forbehold, at en række vurderinger af forholdet til vandplanlægningen er ufuldstændige, hvilket indebærer, at vurderinger og konklusioner i lovforslagets bemærkninger for samme forhold på tilsvarende vis er ufuldstændige.

Udkast til lovforslag	Bemærkning	Initialer for medarbejder i HOV
Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 5, side 1 - og de specielle bemærkninger til § 1, side 92-93	Forslagets § 1 har følgende ordlyd: " **§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder at 1) anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, 2) anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb), 3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm og forlængelse af Mølholmsvej 5) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse." Det er uklart, hvad nr. 5 dækker i forhold til nr. 1-4. Er det en opsamling for en sikkerheds skyld, som kan dække alt, eller er nr. 5 tænkt sådan, at nr. 5 overflødiggør nr. 1-4 og dækker en hvilken som helt disposition for at virkeliggøre projektet.	DBS

	Det fremgår heller ikke tydeligt af de specielle bemærkninger, hvor der som eksempler på nødvendige dispositioner er angivet følgende: ”Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og broer, arbejder på søterritoriet og nødvendige ledningsarbejder mv. ” Dvs bl.a. de dele af projektet, der er nævnt under § 1, nr. 1-4. Det foreslås, at § 1 præciseres, således at det tydeliggøres, hvad anlægsprojektets hovedelementer er, og at ” bestemmelsen om de ”nødvendige dispositioner” indeholder en henvisning til disse elementer, se eksempelvis § 1 i lov om Lynetteholm.	
Lovforslagets bestemmelser Kapitel 3, § 4, Side 2	Kapitel 3 har overskriften ”Varetagelse af naturhensyn” og § 4 følgende ordlyd: ” Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.” Men afværgeforanstaltninger fastsættes og gennemføres ikke alene for at varetage naturhensyn – og modsat, så skal naturhensyn også varetages af transportministeren efter § 5, stk. 3. Mao er overskriften ikke helt retvisende. Det foreslås, at § 4, bliver stk. 2 i § 2, hvorefter behovet for et særskilt kapitel til bestemmelsen også bortfalder.	DBS
Lovforslagets bestemmelser side 1-5	Der er ingen bestemmelse om delegation fra transportministeren til Vejdirektoratet. Der er ingen bestemmelser om tilsyn med og håndhævelse af overtrædelser af lovens bestemmelser og i den sammenhæng de krav og vilkår, der følger af de gennemførte vurderinger af konsekvenserne for miljø og natur.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 2. Lovforslagets baggrund	Det fremgår, at det følger af den politiske aftale om infrastruktur, at ”Vejdirektoratet i 2025 kan igangsætte detailprojektering og anlæg af den 20 km lange motorvej vest om Aalborg. ” Dette kan medføre en særskilt problemstilling i forhold til vurderingerne af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen.	DBS

side 14	Miljøkonsekvensrapporten for projektet er gennemført i 2019-20 – og suppleres forventeligt primo 2022, men den egentlige detailprojektering iværksættes først i 2025 og anlægsarbejdet begyndes efter det oplyste forventeligt først i 2028. Det indebærer, at vurderinger af tilstand og potentiale for målopfyldelse i forhold til fastsatte miljømål kan have ændret sig væsentligt, når detailprojektering henholdsvis anlægsarbejderne begyndes. Det bemærkes her, at der forventeligt vil blive offentliggjort nye vurderinger af målsatte overfladevandområders og grundvandforekomsters tilstand ultimo 2025 og 2026. Dette indebærer en situation, der kan sammenlignes med de kontinuitetsbrud, der nu er reguleret i hovedlovene på miljøområdet, og kan betyde, at det vil være nødvendigt at opdatere vurderingerne af påvirkningerne og overensstemmelse med vandplanlægningen i forbindelse med detailprojektering og ansøgninger om tilladelser efter f.eks. miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven. Dette forhold er ikke beskrevet, men bør beskrives i lovforslaget. Følgende kan inddrages til belysning af problemstillingen: Der er i miljøvurderingslovens § 39 følgende bestemmelse om kontinuitetsbrud: ”En afgørelse efter § 21 og en afgørelse om tilladelse efter § 25 bortfalder, hvis afgørelsen ikke er udnyttet, inden 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.” Med udgangspunkt i miljøvurderingslovens forarbejder er følgende anført i Karnov Kommentaren til bestemmelsen: ”Der indføres en generel forældelsesregel for ikke-udnyttede screeningsafgørelser om ikke VVM-pligt efter § 21 og VVM-tilladelser efter § 25. Bestemmelsen svarer til den 3-årige forældelsesregel i planlovens § 56, stk. 1, for landbaserede anlæg. Det betyder, at en screeningsafgørelse og en VVM-tilladelse forældes, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, eller hvis tilladelsen ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år (kontinuitetsbrud). Efter udløbet af de 3 år må bygherren altså i givet fald indgive en ny ansøgning. Kravet om, at screeningsafgørelsen eller VVM tilladelsen skal være udnyttet, indebærer, at den fysiske udnyttelse skal være påbegyndt inden fristens udløb og derefter fortsat i et sædvanligt tempo, hvilket svarer til praksis på planlovens område. Afgørelser efter anden lovgivning, som i henhold til regler fastsat med hjemmel i § 15, erstatter en tilladelse efter § 25, og som giver tilladelse til at etablere, ændre eller udvide det konkrete projekt, forældes efter reglerne i denne lovgivning. Forældelsesreglen gælder ikke for afgørelser vedrørende planer og programmer”	

	Miljøvurderingslovens regler om kontinuitetsbrud svarer til regler herom i miljøbeskyttelsesloven og naturbeskyttelsesloven. Husdyrbrugloven har en variant – 6 år efter meddelelse, men 3 år, hvis der er driftsophør. Af forarbejderne til denne bestemmelse (LFF nr. 114, 2016-17) fremgår, at man for at imødekomme husdyrbrugenes særlige behov for flexibilitet fastsætter den længst mulige frist, det er formuleret således: "Her kan der tages afsæt i den længste periode, som reglerne i dag giver mulighed for (5 år til iværksættelse og 1 år til at gøre projektet færdigt)". Det er ikke klart, hvilke regler, der her henvises til – men det bør dække over en vurdering af, hvad der er foreneligt med EU retten på dette område. Men hvis dette er et robust udgangspunkt, så skal projektet være færdig 6 år efter afgørelsen er meddelt/lovforslaget er vedtaget. Det betyder, at hvis lovforslaget vedtages i april 2022, så skal det være afsluttet og klar til ibrugtagning april 2028, men efter de skitserede planer er det færdigt 2031.	
Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 3. 5.1. Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger Gældende ret side 24- 26	Det fremgår af dette afsnit (side 26), at væsentlighedsvurderinger og konsekvensvurderinger efter habitatdirektivets regler indgår i en miljøkonsekvensrapport. Der mangler imidlertid oplysning om, at også vurderinger af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien skal fremgå af miljøkonsekvensrapporten. Det foreslås derfor, at afsnit om lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen i afsnittet 3.6.1. om forholdet til anden lovgivning (side 30) flyttes til afsnit 3.5.1. og suppleres med oplysninger om den bindende virkning af vurderingerne i forhold til vandplanlægningen og havstrategien, jf. indsatsbekendtgørelsens § 8 og havstrategilovens § 18.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 3.5.6. Forholdet til anden lovgivning Transportministeriets overvejelser Side 31-32	Side 31 nederst og side 32 øverst er der redegjort for vurderingen af projektets overensstemmelse med den beskyttelse af områder og arter, der følger af habitatdirektivet, men der mangler redegørelse for vurderingen af projektets overensstemmelse med henholdsvis vandplanlægning og havstrategi.	DBS

Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 3.5.6. Forholdet til anden lovgivning Transportministeriets overvejelser Side 33, nederst	Det fremgår af forslaget, at "Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt." Det bør tilføjes sætningen "hvor dette er foreneligt med relevant EU lovgivning", således at det tydeliggøres, at denne vægtning af kriterier ikke påvirker f.eks. vurderingerne af afgørelsernes overensstemmelse med vandplanlægning efter de regler, der implementerer vandrammedirektivet.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 4 Konsekvenser for opfyldelse af verdensmålene, Side 37	Der mangler redegørelse for projektets betydning for klimaindsatsen (verdensmål 13). Ved redegørelse for projektets forhold til verdensmål 14 og 15 livet i havet og på land bør det fremgå, at projektet vil blive gennemført i overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 9, Miljø- og naturmæssige konsekvenser		
Afsnit 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Underafsnittene i dette hovedafsnit bør tilføjes afsnit med de samlede vurderinger af henholdsvis overensstemmelse med havstrategien (et resume med udgangspunkt i MKRs kapitel om vurderingerne af overensstemmelse med havstrategien) og overensstemmelse med vandplanlægningen (et resume af vurderingerne, når de foreligger) – svarende til vurderingerne af påvirkning af Natura 2000 områderne i afsnit 9.14	KILUN
Afsnit 9. 8 Vandkvalitet		
Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen	Vurderingen af frigivelse af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) og påvirkningen af vandkvaliteten er foretaget (ligesom i MKR) ved at sammenholde med klapvejledningens aktionsniveauer. MST gør opmærksom på, at disse gælder for klapning, hvilket ikke er relevant for etablering af Limfjordsforbindelsen. Påvirkningen med MFS skal i beskrivelser og vurderinger vurderes i forhold til	MOBRO

	gældende miljøkvalitetskrav, jf. bekendtgørelse nr. 1625 af 19. december 2017 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand.	
Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen	Generelt vurderer MST, at vurderingerne for påvirkningerne ved frigivelse /udledning af MFS i MKR er uklare og dermed ikke fyldestgørende. Der er i MKR (visse steder) uklarhed om betydningen af, at MFS er et kvalitetselement ved vurdering af henholdsvis økologisk tilstand (specifikke stoffer med nationalt fastsatte miljøkvalitetskrav) og kemisk tilstand (EU prioriterede stoffer med EU fastsatte miljøkvalitetskrav). Der er endvidere ikke redegjort fyldestgørende for, om alle relevante stoffer (MFS) er medtaget i MKR's beskrivelser og vurderinger fx er oliestoffer nævnt overordnet, men der er ingen konkrete oplysninger om PAH-forbindelser i vejvandet.	MOBRO
Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen	Generelt savnes (ligesom i MKR) en adressering af NOVANA-overvågningsstationer, som kan blive berørt af projektet. MST oplyser, at der er flere NOVANA-stationer, herunder ålegræstransekter i nærheden af projektområdet.	MOBRO
Afsnit 9.8.3 Konsekvenser i driftsfasen	Der mangler ligesom i MKR mere konkrete vurderinger af udledninger af MFS, herunder eventuelle overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav. Hvis der forudsættes udledningstilladelser, der sikrer overholdelse af miljøkvalitetskrav for MFS og vurderinger af udledningernes forenelighed med vandplanlægning, skal dette fremgå, således at det er tydeligt, at der ikke er en endelig vurdering af det foreslåede projekts forenelighed med vandplanlægningen.	MOBRO
Afsnit 9.9.1 Eksisterende forhold	Teksten vedr. ålegræs herunder forekomst, udvikling og dybdeudbredelse er forholdsvis detaljeret (kopi fra MKR). Afsnittet beskriver, at vurderinger er foretaget ift. tre forskellige konstellationer (marin bundflora generelt, N2000 og vandområdeplaner). Der mangler imidlertid en tilsvarende detaljeret beskrivelse af kvalitetselementets ålegræssets ift. miljømål og tilstand og påvirkningen heraf – og dermed overensstemmelse med vandplanlægningen. I det selvstændige afsnit om overfladevand ift. vandområdeplaner (9.15 Overfladevand) beskrives alene den samlede økologiske tilstand, men ikke for kvalitetselementet ålegræs, som skal belyses. Der mangler derfor mere konkrete beskrivelser og vurderinger i forhold til vandplanlægning, svarende til niveauet for beskrivelser og vurderinger af N2000 områder og strengt beskyttede arter.	MOBRO

Afsnit 9.10 Marin bundfauna	Lovforslaget skal beskrive og vurdere forholdene for kvalitetselementet bundfauna svarende til hvad, der skal beskrives og vurderes for kvalitetselementet ålegræs jf. ovenstående.	MOBRO
Afsnit 9.15. Overfladevand		
Afsnit 9.15.2 og 9.15.3. Konsekvenser i anlægsfasen og i driftsfasen	De ganske omfattende og detaljerede vurderinger af påvirkningerne af de målsatte vandløb i MKR er opsummeret i udkast til lovforslag. Men det gælder både for MKR og for teksten i udkast til lovforslag, at konsekvenserne af projektets påvirkning af vandløb alene er vurderet efter de retningslinjer, der gælder for vurderinger af konsekvenser efter reglerne for VVM af projekter. Sammenfattende redegørelser for påvirkningernes konsekvenser for de målsatte vandløbs aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse mangler imidlertid i MKR, og det er derfor ikke umiddelbart muligt at konkludere, om der i denne sammenhæng faktisk er overensstemmelse mellem projektet og vandplanlægningen for de berørte målsatte vandløb.	DBS/NAVGO
Afsnit 9.15.2 Konsekvenser i anlægsfasen, s. 70 ff.	I fortsættelse af ovenstående kommentarer: Det gælder generelt, at beskrivelser og vurderinger af forholdet mellem påvirkninger af målsatte overfladevandsområder og vandplanlægningen skal afspejle en mere konkret tilgang for de enkelte kvalitetselementer og projektets betydning herfor. Projektet skal vurderes i forhold til indsatsbekendtgørelsens bestemmelser om, at tilstanden ikke må forringes og målopfyldelse ikke hindres. Dette gælder for de enkelte kvalitetselementer, der beskriver den økologiske tilstand (rodfæstet vegetation, klorofyl, bundfauna og nationalt specifikke stoffer) og den kemiske tilstand (EU prioriterede stoffer), Disse vurderinger af projektet skal også afspejles i bemærkninger lovforslaget, idet der generelt er valgt et forholdsvis detaljeret og beskrivende niveau. For vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak er der alene oplyst om tilstand, og der savnes oplysninger om miljømål, ligesom det er angivet for de målsatte vandløb og søer. ovenfor i lovbemærkningerne. Bemærk, at i MKR for projektet skal der vurderes i forhold til ålegræs dybdeudbredelse og ikke kun den arealmæssige påvirkning, idet kvalitetselementets tilstand vurderes i forhold til udbredelse af dybdegrænsen for ålegræs/rodfæstede bundplanter.	MOBRO

Afsnit 9.15.2, side 71 nederst	Det fremgår, at påvirkningen af Klostereng Lergrav i forbindelse med anlægsarbejdet vurderes at være ”begrænset”. Miljøkonsekvensrapporten mangler en dokumentation/vurdering af, om denne "begrænsede" påvirkning medfører en risiko for tilstandsforringelse og/eller risiko for manglende målopfyldelse i den målsatte sø Klostereng Lergrav. En sådan vurdering skal foretages for de enkelte biologiske kvalitetselementer samt de understøttende fysisk-kemiske og hydromorfologiske kvalitetselementer og være begrundet. Det er denne vurdering af forholdet til vandplanlægningen, der derefter skal opsummeres i lovforslagets bemærkninger	CASRI
9.15.3 Konsekvenser i driftsfasen	Af lovforslaget fremgår, at konsekvensen af udledning af vejvand til målsatte vandløb er vurderet at være moderat og samlet set ikke kan forhindre målopfyldelse for de målsatte vandløb. Det fremgår imidlertid af MKR (s. 404), at udledningen til mindre grøfter kan medføre erosion og medføre tilføjelse af sediment til de målsatte vandløb, hvilket potentielt kan forringe de målsatte vandløb. Der fremgår derudover af MKR (s. 405), at det anbefales, at udføre en nærmere vurdering af de hydrauliske forhold, når de konkrete udledningspunkter kendes. Dertil, at hvis det viser sig nødvendigt, at udledningen fra bassinerne kan reduceres yderligere end det anførte 1 l/s/ha*, ved at anlægge større bassiner. Det bør af lovforslaget fremgå: - At udledningen fra bassiner maksimalt vil forekomme med 1 l/s/*ha - At vurderingen af hydrauliske forhold udarbejdes pba. placering af konkrete udledningspunkter - Udledningen reduceres yderligere end 1 l/s/ha* i det tilfælde, at grøfternes kapacitet vurderes mindre end dette Ovenstående med henblik på at sikre mod tilstandsforringelse i de målsatte vandløb.	NAGVO
	Af MKR fremgår redegørelse for påvirkning af vandløbene som følge af saltning af motorvejen, herunder hvilke tiltag der implementeres for at afværge effekten. Redegørelsen bør opsummeres og fremgå af lovforslaget.	NAGVO

Afsnit 9.17 Geologi og grundvand s. 75 ff	MKR er mangelfuld, da den ikke indeholder vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomsternes tilstand og deres mulighed for målopfyldelse. Disse vurderinger mangler således også i udkastet til lovforslag.	CHBCL
Afsnit 10. Forholdet til EU retten Afsnit 10.4 Vandrammedirektivet s. 89	Der er her anført følgende: "Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Anlægsprojektet går primært igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand." Vurderingerne er ufuldstændige, påvirkning af de målsatte kystvande og søer er ikke nævnt. Der er efter MSTs vurdering heller ikke grundlag i MKR for at konkludere, som det er sket i de 2 afsnit.	DBS

Brevdato	25-01-2022
Afsender	Nana Amalie Harbo (Sagsbehandler, Erhverv)
Modtagere	Christina Lea Hoff Johansen (Sagsbehandler, Landskab og Skov)
Akttitel	Sv: Intern bestilling - bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for den 3. Limfjordsforbindelse - Frist den 7. februar 2022 kl. 12.00
Identifikationsnummer	4479503
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Nana Amalie Harbo
Vedlagte dokumenter	Aktdokument
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	10. feb 2022

-- AKT 4479503 -- BILAG 1 -- [Aktdokument] --

Til: Christina Lea Hoff Johansen (chlej@mst.dk)
Fra: Nana Amalie Harbo (naaha@mst.dk)
Titel: Sv: Intern bestilling - bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for den 3. Limfjordsforbindelse - Frist den 7. februar 2022 kl. 12.00
Sendt: 25-01-2022 14:33

Kære Christina

Hermed Erhvervs bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten. Vores bemærkninger angår alene rapportens oplysninger om håndtering af opgravet havsediment. Vi noterer os, at der skal opgraves og genplaceres 1. million m3 sediment, som ikke er vurderet egnet til klapning eller nyttiggørelsesformål. Sedimentet forventes istedet indspulet på Aalborg Havns sedimentdepot i Rærup. Der er Erhvervs opfattelse, at VVM-rapporten bør indeholde information om, at det er bekræftet, at depotet har mulighed for at modtage sedimentet.

Mvh Nana

Aalborg, den 2. januar 2022/MLD

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Indledning

Der er rigtig mange gode grunde til at det foreliggende forslag ikke bør vedtages. I det følgende vil jeg gå i dybden med de to grunde, som for mig er de væsentligste, nemlig at:

- den demokratiske proces i forbindelse med motorvejen er under al kritik og er ikke det danske folkestyre værdigt
- Trafikalt er det en meget dyr og dårlig løsning, som ikke er fremtidssikret og slet ikke harmonerer med grøn omstilling

Den demokratiske proces

Den "demokratiske" proces som er foregået omkring Egholmmotorvejen er dybt kritisabelt og sandsynligvis i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Processen er uacceptabel på mindst tre områder: a) Beslutningsprocessen fra 2011 til i dag, b) Selve lovforslaget og c) Høringen i forbindelse med lovforslaget.

Beslutningsprocessen

I 2011 blev der, på foranledning af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, lavet en VVM-redegørelse, som behandlede tre forskellige alternative linjeføringer for den 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere blev der lavet en Borgerhøring, som gav 1.500 svar, men da der ikke var lovhjemmel for hverken VVM-redegørelsen eller Borgerhøringen, blev svarene ikke brugt af hverken kommunen eller Vejdirektoratet.

I 2020 betalte Aalborg Kommune 2,5 millioner kr til Vejdirektoratet for at få en opdateret VVM-redegørelse men kun for én af de tre linjeføringer, nemlig Egholmmotorvejen. Denne betaling havde ikke lovhjemmel. I forbindelse med denne VVM-redegørelse blev der igen holdt en Borgerhøring – uden lovhjemmel og derfor uden at nogen brugte de i alt 7.800 svar, der blev indsendt til Vejdirektoratet, til noget som helst. I løbet af denne proces og inden hverken VVM-redegørelse eller borgerhøring var afsluttet, blev der indgået et Trafikforlig, hvor partierne, som var inviteret, blev enige om at de ville stemme for en Egholmmotorvej, åbenbart uanset hvad der måtte stå i VVM-redegørelsen og uanset hvilke svar Borgerhøringen måtte give anledning til. At Trafikforliget tilligemed var betinget af at Aalborg Kommune indvilligede i at betale et tilskud på 600 millioner kr til anlæg af statsvejen Egholmmotorvej, en betaling som der selvsagt ikke er lovhjemmel til, gør kun hele processen endnu mere uskøn.

Lovforslaget

Det lovforslag, som nu er fremlagt til behandling i Folketinget, fortsætter den uskønne og udemokratiske proces, især på to punkter: 1) Med forslaget til anlægslov får Transportministeren nærmest enerådig magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, især hvad angår miljø- og naturbeskyttelse samt affaldsloven. Således står der i Bemærkninger til lovforslaget følgende:

> *"De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven …. skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger."* (Bemærkninger til lovforslag, side 31)

En sådan blankocheck, som sætter normal lovgivning ud af kraft, er voldsomt problematisk og dybt uansvarligt.

2) Desuden sættes de normale klageadgange for borgerne ud af kraft. Dette er ligeledes udtrykt klart i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn"* (Bemærkninger til lovforslag, side 102)

Sådan undergraves danske borgeres retssikkerhedsgaranti!

Begge beslutninger står klart udtrykt i Høringsbrevet:

> *"På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning ….. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."* (Brev vedr. høring, 2021)

og begrundelsen for at forhindre klagesager lige så klart udtrykt i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet."* (Bemærkninger til lovforslag, side 32).

Med to danmarksrekorder i høringssvar er det vel realistisk at forvente borgerklager i forbindelse med anlægget, men således med at snuptag at afskære danske borgere fra normale muligheder for at klage, er uacceptabelt i en retsstat som Danmark.

Høringen

Processen omkring denne høring, som for én gangs skyld har lovhjemmel og dermed skal inddrages i beslutningsprocessen, er lige så uskøn som det ovenfor beskrevne forløb, og igen er der to problematiske punkter: 1) Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med svarfrist den 2. januar 2022, altså mindre end en måned, hvilket er meget kort deadline for et projekt i denne prisklasse. Høringen finder sted hen over jul og nytår, hvor de fleste danskere har andre ting at tænke på end motorveje. 2) Læg dertil at det ifølge brevet vedrørende høringen er Transportministeriet, som skal sammenfatte høringssvarene og skrive ministeriets vurdering af høringssvarene, der så skal fremsendes til Folketinget. Denne proces svarer til at sætte ræven til at vogte høns. Alt sammen peger det i retning af frem for alt at forsøge at undgå borgernes deltagelse i beslutningsprocessen.

Hele den ovenfor beskrevne proces omkring beslutningen, lovforslaget og høringen er uacceptabel i en retsstat som Danmark, og hvis vi ikke vil befinde os i selskab med lande som for eksempel Polen eller Ungarn, er der et påtrængende behov for at det danske Folketing lever op til sit ansvar om at føre kontrol med den til enhver tid siddende regering.

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med 7.6 milliarder kr ikke alene den absolut dyreste løsning, men også den absolut dårligste, idet den ifølge trafikberegninger og -estimater kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg

Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

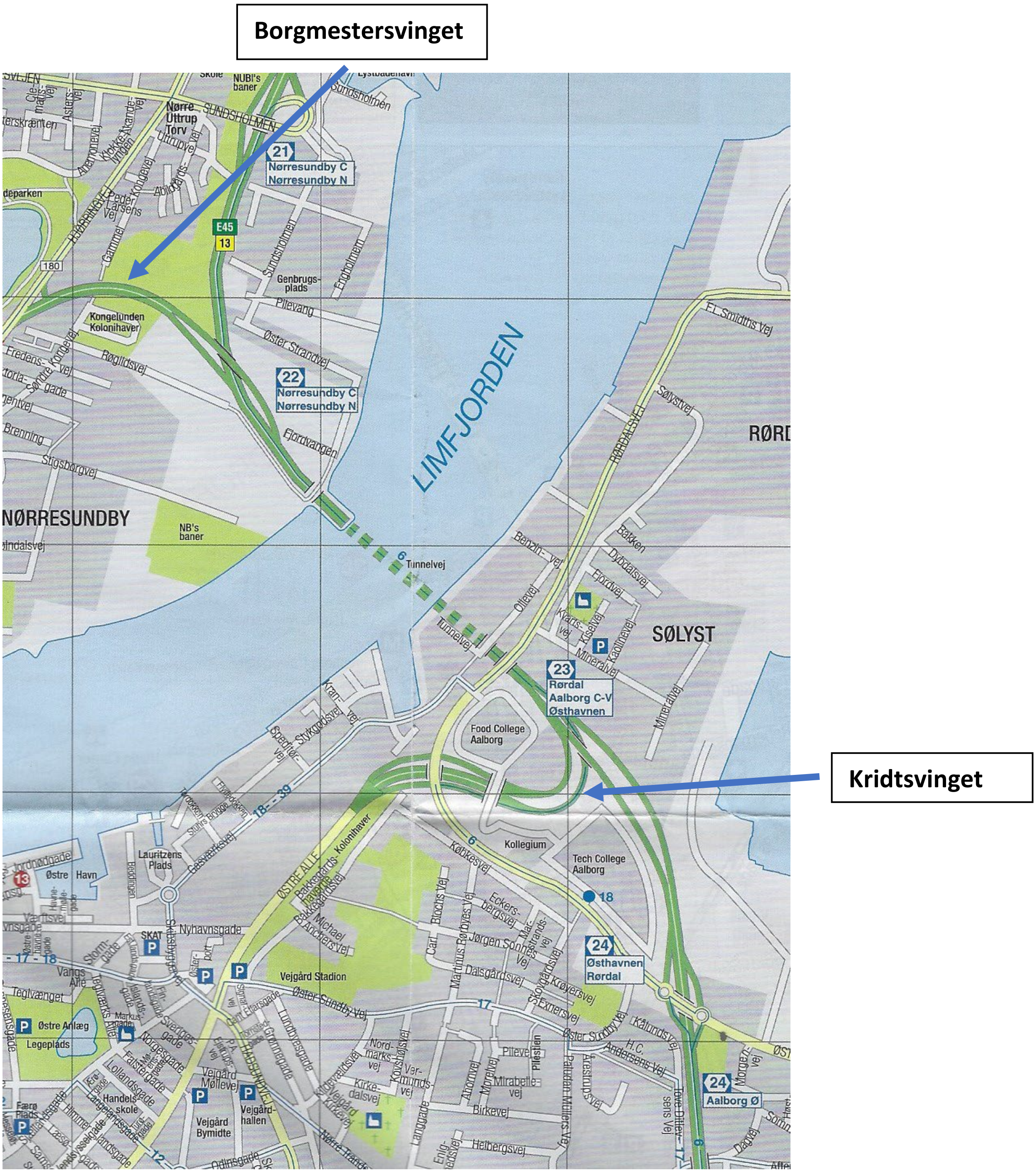
Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre løsninger, som for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus.

En løsning, som jeg godt vil beskrive lidt mere indgående, er City-tunnelen, et forslag til en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et par af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen [præsentation af forslaget om en City-tunnel]

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.

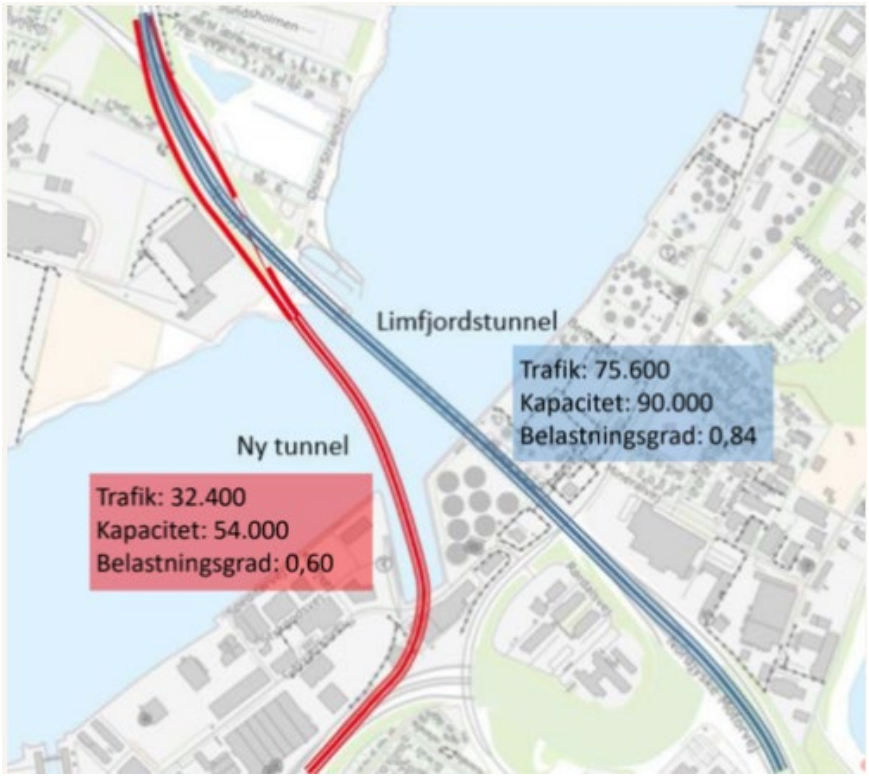
Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag, Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden. Netop disse to ret

komplicerede tilkørsler, hvor der sker sammenfletning af forskellige trafikstrømme til E45, er meget ofte skyld i trafikuheld og hændelser i tunnelen, med heraf følgende trafikpropper og trængselsproblemer.



Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag

anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en E45-motorvej, byens trafikale hovedpulsåre, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genekoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Afslutning

Der er mange andre gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende lovforslag, for eksempel:

- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt
- Estimeret 26.000 borgere i Aalborg, som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by, vil hvis motorvejen anlægges kunne se frem til et liv med sygdomsfremkaldende, stærk støj
- Der er stor risiko for alvorlig asbestforurening ved udgravning af en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, med uforudsigelige konsekvenser for borgernes sundhed

- Mindst seks bynære, rekreative grønne områder, incl. Egholm, vil ikke alene blive påvirket, men vil for de flestes vedkommende blive ødelagte som rekreative områder. Disse områder har været altafgørende for vores trivsel igennem de seneste to år med pandemi og restriktioner
- Eet af de grønne områder, som bliver påvirket, er de vandreservoirer hvorfra vi borgere i Aalborg får en tredjedel af vores drikkevand
- Levesteder for truede dyrearter, så som strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede i hht. både dansk og international lovgivning, bliver stærkt påvirkede og muligvis ødelagte.

Der kan argumenteres dybtgående for samtlige ovenstående gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. Jeg vil i stedet, som gammel Aalborgenser, der elsker min by, nøjes med kraftigt at opfordre dig til at tænke dig om og som ansvarlig Folketingspolitiker gøre hvad du kan for at sikre at diskussionen om den bedste og mest fremtidssikrede grønne løsning på trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen i Aalborg genoptages, til gavn for demokratiet og til gavn for Aalborgs borgere, både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms

Aalborg, den 2. januar 2022/MLD

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,

Der er rigtig mange gode grunde til at det foreliggende forslag ikke bør vedtages. I det følgende vil jeg gå i dybden med to væsentlige grunde, nemlig at:

- Forslaget risikerer at medføre en række uacceptable miljømæssige konsekvenser for Aalborgs borgere
- Den demokratiske proces i forbindelse med motorvejen er under al kritik og er ikke det danske folkestyre værdig.

Miljømæssige konsekvenser

Med det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej er der adskillige sundhedsmæssige risici.

- Aalborg, som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by, vil, hvis motorvejen anlægges, blive endnu mere plaget af støjforurening, med deraf følgende sundhedsrisici
- Der er stor risiko for alvorlig asbestforurening ved udgravning til motorvejen, på grund af deponi af asbestaffald i trace'et
- Mindst seks bynære, rekreative grønne områder, incl. Egholm, vil ikke alene blive påvirket, men vil for de flestes vedkommende blive ødelagte som rekreative grønne områder
- Eet af disse områder, øen Egholm, er levested for to truede dyrearter, strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning
- Et andet af de grønne områder, som bliver påvirket, er områder der indbefatter de grundvandreservoirer hvorfra vi borgere i Aalborg får en tredjedel af vores drikkevand
- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet i beregnet anlægspris. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt.

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2022).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

> *"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver."* (Miljøstyrelsen, 2022),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

> *"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme."* (Syddansk Universitet, 2022)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med eventuelt anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret 26.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden.

Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

I stedet for Egholmmotorvejen bør der vælges én af de andre foreslåede, billigere løsninger, og besparelsen (som beløber sig til flere milliarder kr) bør bruges på en bedre støjdæmpning af E45, hvorved støjforureningen ikke øges, men i stedet formindskes i forhold til i dag.

Asbestforurening

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

> *"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg."* (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.

Figur 2. Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som

asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Bynære, rekreative grønne områder

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. har hjulpet Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.

Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og området nær ved fjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.

Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Øen dækker i dag 605 hektar, hvoraf langt størstedelen er opdyrket som agerland, men også naturtyper som strandenge, udyrkede arealer og skove udgør en væsentlig del af den storslåede natur, der findes på Egholm. Et helt unikt plante- og fugleliv knytter sig til disse områder. …*
>
> *Egholm er forbundet med Aalborg via en færgeforbindelse med en overfartstid på ca. 5 minutter. Hvert år gæstes øen af op mod 100.000 borgere og turister i Aalborg Kommune."* (Aalborg Kommune, 2022)

Egholm fik i 2019 en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2022).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantage, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Naturstyrelsen i en undersøgelse fra 2008:

> *"Brugere, borgerne og institutioner efterspørger primært stille, rolige og trygge oplevelser ved besøg i grønne områder. …*
>
> *Der ses en tilsyneladende sammenhæng mellem brugen af grønne områder og graden af, hvor stressede beboere omkring et område er."* (Naturstyrelsen, 2022)

Hvis du, som jeg, mener, at grønne områder er vigtige, både for naturens og for menneskers skyld, bør du ikke stemme for Egholmmotorvejen.

Truede dyrearter

Øen Egholm, som hører under Aalborg Kommune, har, som nævnt ovenfor, et unikt dyreliv. To af de unikke arter er hh. den lysbugede knortegås og strandtudsen. Begge arter er beskyttede som såkaldt Bilag 4-arter gennem dansk og international lovgivning. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

> *"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation."* (Miljøstyrelsen 2016).

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder og strandtudsens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Drikkevand

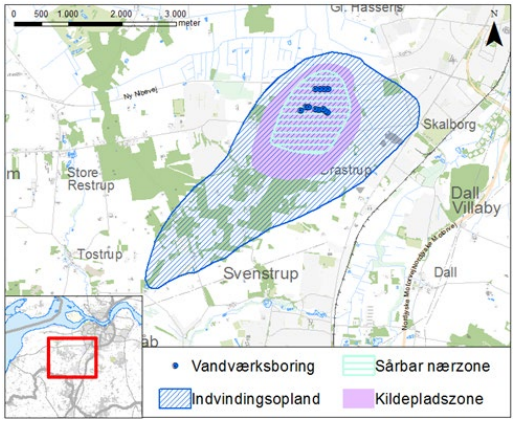
Et af de rekreative områder nævnt ovenfor er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

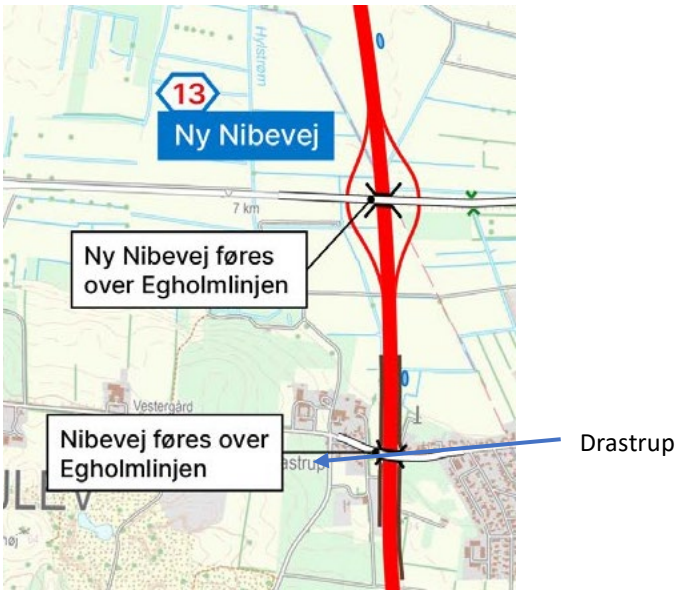
> *"Drastrup Skov er et ca. 300 ha nyt stort skov- og naturområde. Naturstyrelsen og Aalborg Kommune begyndte i 1990'erne at opkøbe landbrugsarealer med det formål at sikre rent vand ved at plante skov.*
>
> *De tidligere landbrugsarealer fremstår i dag som et rekreativt område med skov og ekstensivt landbrugsdrift i form af afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes."* (Aalborg Kommune, 2022).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange

år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov, for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsyligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med masser af enten giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Klimapåvirkningen

Det foreliggende forslag til en 20 km lang, firesporet motorvej, med tunnel og broer, vil betyde en meget stor klimamæssig påvirkning i form af CO2 udledninger, svarende til ca. 5% af regionens årlige CO2 udledning, og knap 2% af Transportsektorens årlige CO2 udledninger. Dersom prisen for denne CO2 udledning havde været regnet med ind i det samfundsøkonomiske regnskab for Egholmmotorvejen, ville den være urentabel.

Desuden vil anlæg af motorvejen føre til mere trafik, inkl. privatbilisme, med deraf følgende større CO2 udledninger fra eksisterende og nye fossildrevne køretøjer. På den måde spænder Transportministeren ben for den effektive klimaindsats på transportområdet, som vi med Klimaloven har vedtaget, nemlig en 70% reduktion i CO2 udledninger inden 2030. Det er ikke en bæredygtig løsning.

I det hele taget er Egholmmotorvejen i høj grad udtryk for fortidens løsning på nutidens og især fremtidens transportproblemer. Der findes alternative bæredygtige løsninger, så som samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser i udkanten af byen, suppleret med fleksibel og billig offentlig transport, for eksempel i form af relativt små, hurtige el-busser, el-cykler, cykelstier etc. En kombination af sådanne smarte løsninger bør undersøges mere indgående, inden der træffes beslutning om Egholmmotorvejen.

Den demokratiske proces

Den "demokratiske" proces som er foregået omkring Egholmmotorvejen er dybt kritisabel og sandsynligvis i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Processen er uacceptabel på mindst tre områder: a) Beslutningsprocessen fra 2011 til i dag, b) Selve lovforslaget og c) Høringen i forbindelse med lovforslaget.

Beslutningsprocessen

I 2011 blev der, på foranledning af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, lavet en VVM-redegørelse, som behandlede tre forskellige alternative linjeføringer for den 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere blev der lavet en Borgerhøring, som gav 1.500 svar, men da der ikke var lovhjemmel for hverken VVM-redegørelsen eller Borgerhøringen, blev svarene ikke brugt af hverken kommunen eller Vejdirektoratet.

I 2020 betalte Aalborg Kommune 2,5 millioner kr til Vejdirektoratet for at få en opdateret VVM-redegørelse men kun for én af de tre linjeføringer, nemlig Egholmmotorvejen. Denne betaling havde ikke lovhjemmel. I forbindelse med denne VVM-redegørelse blev der igen holdt en Borgerhøring – uden lovhjemmel og derfor uden at nogen brugte de i alt 7.800 svar, der blev indsendt til Vejdirektoratet, til noget som helst. I løbet af denne proces og inden hverken VVM-redegørelse eller borgerhøring var afsluttet, blev der indgået et Trafikforlig, hvor partierne, som var inviteret, blev enige om at de ville stemme for en Egholmmotorvej, åbenbart uanset hvad der måtte stå i VVM-redegørelsen og uanset hvilke svar Borgerhøringen måtte give anledning til. At Trafikforliget tilligemed var betinget af at Aalborg Kommune indvilligede i at betale et tilskud på 600 millioner kr til anlæg af statsvejen Egholmmotorvej, en betaling som der selvsagt ikke er lovhjemmel til, gør kun hele processen endnu mere uskøn.

Lovforslaget

Det lovforslag, som nu er fremlagt til behandling i Folketinget, fortsætter den uskønne og udemokratiske proces, især på to punkter: 1) Med forslaget til anlægslov får Transportministeren nærmest enerådig magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, især hvad angår miljø- og naturbeskyttelse samt affaldsloven. Således står der i Bemærkninger til lovforslaget følgende:

> *"De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven …. skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger."* (Bemærkninger til lovforslag, side 31)

En sådan blankocheck, som sætter normal lovgivning ud af kraft, er voldsomt problematisk og dybt uansvarlig.

2) Desuden sættes de normale klageadgange for borgerne ud af kraft. Dette er ligeledes udtrykt klart i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn"* (Bemærkninger til lovforslag, side 102)

Begge beslutninger står klart udtrykt i Høringsbrevet:

> *"På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning ….. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."* (Brev vedr. høring, 2021)

og begrundelsen for at forhindre klagesager lige så klart udtrykt i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet."* (Bemærkninger til lovforslag, side 32).

Med to danmarksrekorder i høringssvar er det vel realistisk at forvente borgerklager i forbindelse med anlægget, men således med et snuptag at afskære danske borgere fra normale muligheder for at klage, er uacceptabelt i en retsstat som Danmark. Sådan undergraves danske borgeres retssikkerhed!

Høringen

Processen omkring denne høring, som for én gangs skyld har lovhjemmel og dermed skal inddrages i beslutningsprocessen, er lige så uskøn som det ovenfor beskrevne forløb, og igen er der to problematiske punkter: 1) Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med svarfrist den 2. januar 2022, altså mindre end en måned, hvilket er meget kort deadline for et projekt i denne prisklasse. Høringen finder sted hen over jul og nytår, hvor de fleste danskere har andre ting at tænke på end motorveje. 2) Læg dertil at det ifølge brevet vedrørende høringen er Transportministeriet, som skal sammenfatte høringssvarene og skrive ministeriets vurdering af høringssvarene, der så skal fremsendes til Folketinget. Denne proces svarer til at sætte ræven til at vogte høns. Alt sammen peger det i retning af frem for alt at forsøge at undgå borgernes deltagelse i beslutningsprocessen.

Hele den ovenfor beskrevne proces omkring beslutningen, lovforslaget og høringen er uacceptabel i en retsstat som Danmark, og hvis vi ikke vil befinde os i selskab med lande som for eksempel Polen eller Ungarn, er der et påtrængende behov for at det danske Folketing lever op til sit ansvar om at føre kontrol med den til enhver tid siddende regering.

Afslutning

Der er andre gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende lovforslag, for eksempel:

- Trafikalt er det en meget dyr og dårlig løsning, som ikke er fremtidssikret og slet ikke harmonerer med grøn omstilling. Der er andre forslag til billigere og bedre løsninger, f.eks. i form af forslaget om en ny tunnel, som du kan finde en præsentation af her - City-tunnel
- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt
- Levesteder for truede dyrearter, så som strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede i hht. både dansk og international lovgivning, bliver stærkt påvirkede og muligvis ødelagte.

Der kan argumenteres dybtgående for samtlige ovenstående gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. Jeg vil i stedet, som gammel Aalborgenser, der elsker min by, nøjes med kraftigt at opfordre dig til at tænke dig om og som ansvarlig Folketingspolitiker gøre hvad du kan for at sikre at diskussionen om den bedste og mest fremtidssikrede grønne løsning på trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen i Aalborg genoptages, til gavn for demokratiet og til gavn for Aalborgs borgere, både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms

Aalborg, den 2. januar 2022/MLD

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Indledning

Der er rigtig mange gode grunde til at forslaget bør forkastes. I det følgende vil jeg gå i dybden med to væsentlige grunde, nemlig at:

- Forslaget risikerer at medføre uacceptable konsekvenser for Aalborg-borgeres sundhed
- Den demokratiske proces i forbindelse med motorvejen er under al kritik og er ikke det danske folkestyre værdig.

Sundhedsmæssige konsekvenser

Med det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej er der adskillige sundhedsmæssige risici.

- Estimeret 26.000 borgere i Aalborg, som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by, vil hvis motorvejen anlægges kunne se frem til et liv med sygdomsfremkaldende, stærk støj
- Der er stor risiko for alvorlig asbestforurening ved udgravning af en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, med uforudsigelige konsekvenser for borgernes sundhed
- Mindst seks bynære, rekreative grønne områder, incl. Egholm, vil ikke alene blive påvirket, men vil for de flestes vedkommende blive ødelagte som rekreative områder. Disse områder har været altafgørende for vores trivsel igennem de seneste to år med pandemi og restriktioner
- Eet af de grønne områder, som bliver påvirket, er de vandreservoirer hvorfra vi borgere i Aalborg får en tredjedel af vores drikkevand.

Sundhedsskadelig støj

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." (Miljøstyrelsen, 2022).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver." (Miljøstyrelsen, 2022),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme." (Syddansk Universitet, 2022)

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret, og med eventuelt anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret 26.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden.

Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

I stedet for Egholmmotorvejen bør der vælges én af de andre foreslåede, billigere løsninger, og besparelsen (som beløber sig til flere milliarder kr) bør bruges på en bedre støjdæmpning af E45.

Asbest

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg." (Nordjyske, 2021).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.

Figur 2. Foto fra Hasseris Enge (Geohav, 2021)

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Bynære, rekreative grønne områder

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. har hjulpet Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.

Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og området nær ved fjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.

Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Øen dækker i dag 605 hektar, hvoraf langt størstedelen er opdyrket som agerland, men også naturtyper som strandenge, udyrkede arealer og skove udgør en væsentlig del af den storslåede natur, der findes på Egholm. Et helt unikt plante- og fugleliv knytter sig til disse områder. …*
>
> *Egholm er forbundet med Aalborg via en færgeforbindelse med en overfartstid på ca. 5 minutter. Hvert år gæstes øen af op mod 100.000 borgere og turister i Aalborg Kommune."* (Aalborg Kommune, 2022)

Egholm fik i 2019 en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

> *"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!"* (Vi elsker stilhed, 2022).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantage, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Naturstyrelsen i en undersøgelse fra 2008:

> *"Brugere, borgerne og institutioner efterspørger primært stille, rolige og trygge oplevelser ved besøg i grønne områder. …*
>
> *Der ses en tilsyneladende sammenhæng mellem brugen af grønne områder og graden af, hvor stressede beboere omkring et område er."* (Naturstyrelsen, 2022)

Hvis du også mener at grønne områder er vigtige for menneskers sundhed, bør du ikke stemme for Egholmmotorvejen.

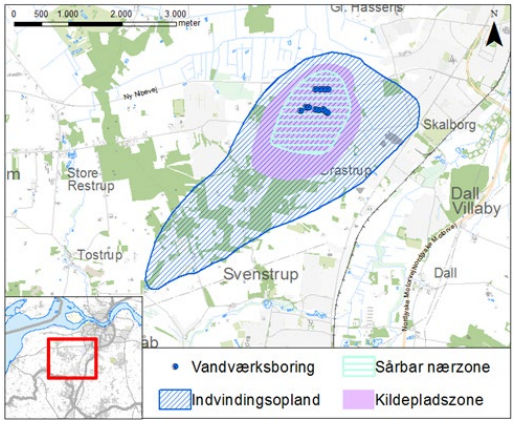
Drikkevand

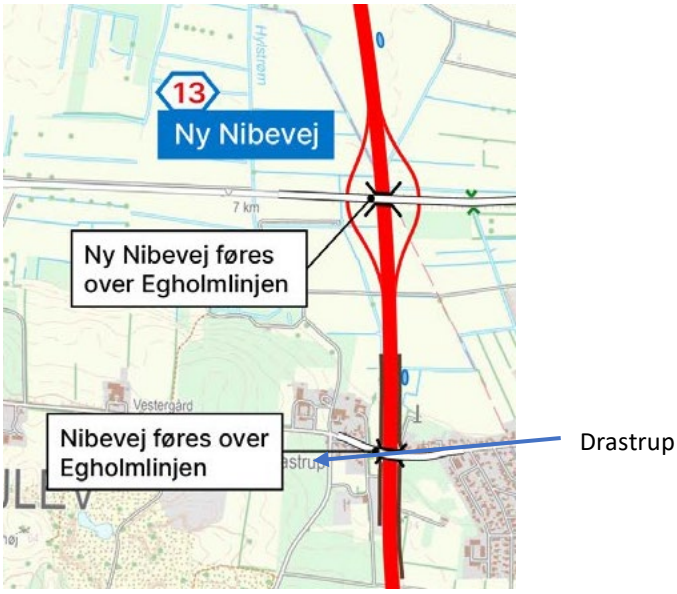
Eet af de rekreative områder nævnt ovenfor er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

> *"Drastrup Skov er et ca. 300 ha nyt stort skov- og naturområde. Naturstyrelsen og Aalborg Kommune begyndte i 1990'erne at opkøbe landbrugsarealer med det formål at sikre rent vand ved at plante skov.*
>
> *De tidligere landbrugsarealer fremstår i dag som et rekreativt område med skov og ekstensivt landbrugsdrift i form af afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes."* (Aalborg Kommune, 2022).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov, for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsyligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med masser af enten giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Den demokratiske proces

Den "demokratiske" proces som er foregået omkring Egholmmotorvejen er dybt kritisabel og sandsynligvis i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Processen er uacceptabel på mindst tre områder: a) Beslutningsprocessen fra 2011 til i dag, b) Selve lovforslaget og c) Høringen i forbindelse med lovforslaget.

Beslutningsprocessen

I 2011 blev der, på foranledning af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, lavet en VVM-redegørelse, som behandlede tre forskellige alternative linjeføringer for den 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere blev der lavet en Borgerhøring, som gav 1.500 svar, men da der ikke var lovhjemmel for hverken VVM-redegørelsen eller Borgerhøringen, blev svarene ikke brugt af hverken kommunen eller Vejdirektoratet.

I 2020 betalte Aalborg Kommune 2,5 millioner kr til Vejdirektoratet for at få en opdateret VVM-redegørelse men kun for én af de tre linjeføringer, nemlig Egholmmotorvejen. Denne betaling havde ikke lovhjemmel. I forbindelse med denne VVM-redegørelse blev der igen holdt en Borgerhøring – uden lovhjemmel og derfor uden at nogen brugte de i alt 7.800 svar, der blev indsendt til Vejdirektoratet, til noget som helst. I løbet af denne proces og inden hverken VVM-redegørelse eller borgerhøring var afsluttet, blev der indgået et Trafikforlig, hvor partierne, som var inviteret, blev enige om at de ville stemme for en Egholmmotorvej, åbenbart uanset hvad der måtte stå i VVM-redegørelsen og uanset hvilke svar Borgerhøringen måtte give anledning til. At Trafikforliget tilligemed var betinget af at Aalborg Kommune indvilligede i at betale et tilskud på 600 millioner kr til anlæg af statsvejen Egholmmotorvej, en betaling som der selvsagt ikke er lovhjemmel til, gør kun hele processen endnu mere uskøn.

Lovforslaget

Det lovforslag, som nu er fremlagt til behandling i Folketinget, fortsætter den uskønne og udemokratiske proces, især på to punkter: 1) Med forslaget til anlægslov får Transportministeren nærmest enerådig magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, især hvad angår miljø- og naturbeskyttelse samt affaldsloven. Således står der i Bemærkninger til lovforslaget følgende:

> *"De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven …. skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger."* (Bemærkninger til lovforslag, side 31)

En sådan blankocheck, som sætter normal lovgivning ud af kraft, er voldsomt problematisk og dybt uansvarlig.

2) Desuden sættes de normale klageadgange for borgerne ud af kraft. Dette er ligeledes udtrykt klart i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn"* (Bemærkninger til lovforslag, side 102)

Begge beslutninger står klart udtrykt i Høringsbrevet:

> *"På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning ….. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."* (Brev vedr. høring, 2021)

og begrundelsen for at forhindre klagesager lige så klart udtrykt i Bemærkninger til lovforslaget:

> *"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet."* (Bemærkninger til lovforslag, side 32).

Med to danmarksrekorder i høringssvar er det vel realistisk at forvente borgerklager i forbindelse med anlægget, men således med et snuptag at afskære danske borgere fra normale muligheder for at klage, er uacceptabelt i en retsstat som Danmark. Sådan undergraves danske borgeres retssikkerhed!

Høringen

Processen omkring denne høring, som for én gangs skyld har lovhjemmel og dermed skal inddrages i beslutningsprocessen, er lige så uskøn som det ovenfor beskrevne forløb, og igen er der to problematiske punkter: 1) Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med svarfrist den 2. januar 2022, altså mindre end en måned, hvilket er meget kort deadline for et projekt i denne prisklasse. Høringen finder sted hen over jul og nytår, hvor de fleste danskere har andre ting at tænke på end motorveje. 2) Læg dertil at det ifølge brevet vedrørende høringen er Transportministeriet, som skal sammenfatte høringssvarene og skrive ministeriets vurdering af høringssvarene, der så skal fremsendes til Folketinget. Denne proces svarer til at sætte ræven til at vogte høns. Alt sammen peger det i retning af frem for alt at forsøge at undgå borgernes deltagelse i beslutningsprocessen.

Hele den ovenfor beskrevne proces omkring beslutningen, lovforslaget og høringen er uacceptabel i en retsstat som Danmark, og hvis vi ikke vil befinde os i selskab med lande som for eksempel Polen eller Ungarn, er der et påtrængende behov for at det danske Folketing lever op til sit ansvar om at føre kontrol med den til enhver tid siddende regering.

Afslutning

Der er andre gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende lovforslag, for eksempel:

- Trafikalt er det en meget dyr og dårlig løsning, som ikke er fremtidssikret og slet ikke harmonerer med grøn omstilling. Der er andre forslag til billigere og bedre løsninger, f.eks. i form af forslaget om en ny tunnel, som du kan finde en præsentation af her - City-tunnel
- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt
- Levesteder for truede dyrearter, så som strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede i hht. både dansk og international lovgivning, bliver stærkt påvirkede og muligvis ødelagte.

Der kan argumenteres dybtgående for samtlige ovenstående gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. Jeg vil i stedet, som gammel Aalborgenser, der elsker min by, nøjes med kraftigt at opfordre dig til at tænke dig om og som ansvarlig Folketingspolitiker gøre hvad du kan for at sikre at diskussionen om den bedste og mest fremtidssikrede grønne løsning på trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen i Aalborg genoptages, til gavn for demokratiet og til gavn for Aalborgs borgere, både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms

Mange mennesker – de respektive beslutningstagerne inklusiv – ved det allerede: Egholmmotorvejen er et trafikalt, biologisk, miljømæssigt, sundhedsmæssigt, økonomisk og juridisk skråplan. Jeg ved, at jeres tid er kostbar, så her er den kortest mulige sammenfatning af mine årsager til at ønske planerne revet itu:

1. Eksperter estimerer, at den vil få lav effekt på løsningen af Nordjyllands trafikale udfordringer.
2. Dens opførelse vil forstyrre og potentielt ødelægge levesteder for EU-lovbeskyttede dyrearter.
3. Dens opførelse vil endevende jordområder, hvori asbestholdige materialer ligger begravede. Disse områder findes i den vestlige ende af Aalborg, og kendere ved godt, hvilken vej vinden har det med at blæse i byen.
4. Dens opførelse vil få Aalborgs borgere til at være kranset inde af motorvejsstøj i skadelige decibel.
5. Der findes billigere alternativer. Beslutningstagerne vender desværre det døve øre til, når disse fremlægges.
6. Hele beslutningsprocessen står på et – hvis man skal sige det mildt – tvivlsomt lovgrundlag.

Samlet set virker Egholmmotorvejen ikke bare ulogisk. Den virker uetisk. Det er svært at være uenig i, at trafikken over Limfjorden er belastet, men det er umuligt at være enig i, at Egholmmotorvejen er en god aflastning.

Med mit høringssvar ønsker jeg hermed på det kraftigste at opfordre Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen og anmode Aalborg kommune om at vælge en bedre løsning.

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Att.: Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk

I forslaget til "Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse" ligges der op til etableringen af denne forbindelse, som en vestlig motorvej gående henover Egholm.

Denne linjeføring medfører en lang række problematikker, som jeg herunder vil problematisere.

- **Økonomisk.** Egholmforbindelsen er en meget dyr løsning, med en lille aflastningseffekt på de eksisterende forbindelser over Limfjorden. Egholmforbindelsen koster anslået 7,2 mia. kr. og vil ifølge vejdirektoratet mindske belastningen på E45 tunnelen med 23000 biler i døgnet i 2030[1]. Disse fremskrivninger er naturligvis noget usikre, men hvis man bruger Vejdirektoratets egne fremskrivninger over trafikudviklingen i Danmark fra 2030 til 2040, så vil trafikken på E45 under Limfjorden være tilbage tæt på samme niveau i 2040, som det var i 2019[2], hvis man etablerer en Egholmforbindelse. Man vil altså etablere en løsning til over 7 mia. kr., som allerede efter ganske få år efter den er færdig ikke er tilstrækkelig længere.
  Der har været andre forslag til en Limfjordsforbindelse ude i offentligheden f.eks. for nylig Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen forslag til en "City tunnel"[3], som vil have en anslået pris på 4,5 mia. kr., og som vil løse de trafikaleproblemer bedre og billigere og derudover ikke medføre mange af de nedenstående problematikker.
  Ved vi om denne reelt er bedre? Nej, for vi har ikke undersøgt den mulighed, for man har politisk besluttet, at man kun i 2021 skulle undersøge forbindelsen over Egholm. Det er dybt problematisk, at man politisk enøjet vælger en løsning uden grundig at undersøge alternativerne.

- **Støj**. Aalborg er i forvejen den mest støjprægede by i Danmark[4]. Det skyldes, at man i sin tid etablerede Limfjordstunnelen og motorvejen meget tæt på byen og siden har byen vokset sig tættere og tættere omkring motorvejen. Nu vil man så lave den samme fejl med en ny bynær motorvej, som vil udsætte 26000 nye aalborgensere for trafikstøj.
  Den lavere trafikmængde, som en Egholmforbindelse vil medføre på den nuværende E45 Limfjordsforbindelse, vil ifølge eksperter knap være hørbar, men til gengæld vil en ny hævet motorvej over Egholm og det flade landskab nord og syd for fjorden præget af vestenvind, medføre et voldsomt stigende støjniveau for mange borgere.

---

[1] Resumé af Opdaterede VVM-redegørelsen, feb. 2021, s. 20.
https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2021-02/Limfjord_Resume%20af%20VVM-unders%C3%B8gelsen_wcag.pdf , Besøgt 2/1 2022.

[2] Trafikken i fremtiden, Vejdirektoratet 2021.
https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafikken-i-fremtiden , Besøgt 2/1 2022.
Egne beregninger baseret på figuren "*Prognose for udviklingen i trafikken frem mod 2040*", hvor trafikken på motorvejene i Danmark vil stige fra indeks 120,8 til 133,6.

[3] Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU
forslag til: Tunnel til Aalborg C, december 2021.
https://drive.google.com/file/d/1fWcoeSmZ7cLgJt9YMHGhakbGWo9PhTqZ/view , Besøgt 2/1 2022.

[4] "Aalborg er landets mest støjplagede by: Ny motorvej gør det endnu værre", BT, 31 okt. 2021.
https://www.bt.dk/trafik/aalborg-er-landets-mest-stojplagede-by-ny-motorvej-gor-det-endnu-vaerre. Besøgt 2/1 2022.

Det er langt bedre at koncentrere støjen, hvor den nu engang er og her gøre noget for at mindske støjgenerne. En "City tunnel", som Anker Lehmann for foreslået vil ikke medføre disse voldsomme støjgener.

- **Asbestdeponi**. Til trods for, at transportminister Benny Engelbrecht i samråd efter samråd har afvist, at der skulle ligge gl. asbestdepoter i og omkring Egholmlinjeføringen, så er der nu en del der peger på det modsatte.
  Både hvis man studerer gl. luftfotos, arkivalier fra Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune om tilladelser til deponi af asbestholdigt materiale ved Limfjorden, er det tydeligt, at der ligger sådanne deponier[5].
  Sågar "genopdagede" kommunen den nedgravede asbest, da man etablerede en helikopterlandeplads i 2015 på sydsiden af fjorden[6].

  Det mest problematiske i forbindelse med de gamle asbestdeponier er, at der ifølge tænketanken Geohav har været en periode på 14 år, hvor der er sket en udvaskning af asbestholdigt materiale til Limfjorden netop, hvor Egholmforbindelsen ønskes etableret, da der ikke i den periode var etableret den lovpligtige kystsikring[7]. Kender vi omfanget af problemet? Nej, men det er heller ikke noget man fra myndighederne ønsker at undersøge. Det er da skræmmende!

  Jeg finder det dybt problematisk, at man ikke fra myndighedernes side tager disse sundhedsrisici alvorligt og gennemfører en ordentlig undersøgelse af, om der reelt er et sundhedsmæssigt problem vedr. de gamle deponier. I stedet vil man undersøge det løbende, og med den arrogance transportministeren indtil nu har udvist overfor asbestproblematikken, så kan man da godt i sit stille sind tvivle på, om de undersøgelser han vil iværksætte vil blive grundige nok.

- **Manglende demokratiske muligheder for borgerne for at påvirke processen.**
  Flere undersøgelser viser stor folkelig modstand imod en 3. Limfjordsforbindelse, hvis den skal gå henover Egholm[8]. I et repræsentativt demokrati er det naturligt, at politiske beslutninger kan gå imod ens egen overbevisning, men i Danmark har vi i generationer haft en tradition for, at politiske modstandere også skal have en indsigelsesret og have ret til at blive hørt.
  Jeg må sige, at processen vedr. den 3. Limfjordsforbindelse har været et skrækeksempel på, hvordan myndighederne tromler borgerne, og det minder mig om processer, som foregår i lande vi normalt helst ikke vil sammenligne os med.

---

[5] Nordjyske; *Efter fund ved Limfjorden: - Området bør spærres af*, 16 april 2021.
https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/efter-fund-ved-limfjorden-omraadet-boer-spaerres-af/e31e7ef2-b9cf-4f8a-a28b-23b62d4bf96b . Besøgt den 2/1 2022.
[6] Geohav's "Høringssvar af den 9.dec 2021 vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
https://www.geohav.dk/pdfarchive/492212418338656.pdf. Besøgt den 2/1 2022.
[7] **Notat**: Asbest-notat opfølgende, 22. september 2021.
https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf. Besøgt den 2/1 2022.
[8] Jysk analyse 2011, 2014 og 2019.
http://3-limfjordsforbindelse.dk/opinion/. Besøgt 2/1 2022.

Man laver høringsfrister med kort varsel henover juleferien, og man ulejliger sig ikke med at orientere de berørte borgere, hvis huse står til at blive eksproprieret[9]. Derudover ligger hørringsperioden, så det er det gamle byråd med socialdemokratisk flertal, som skal godkende kommunens høringssvar og ikke det nyvalgte byråd. Hvilket vel egentlig var mere demokratisk, da debatten om Egholmforbindelsen fyldte meget i kommunalvalgkampen i Aalborg kommune. Man har ydermere en transportminister, som på samråd latterliggør politiske modstandere ved at sige, at de opfinder deres egen virkelighed ifm. asbestdeponierne. Og man ønsker ikke at undersøge andre alternativer end Egholmforbindelsen – det giver samlet set et indtrykket af en skinproces.
Det værste er dog nok, at man derudover også fjerner borgerens demokratiske klagerettigheder for at smidiggøre byggefasen[10]. Det er under alt kritik og det er ikke et demokrati, som det danske værdigt.

Men venlig hilsen

Morten Poulsen

[9] TV2 Nord. *3. Limfjordsforbindelse: Deres hus skal jævnes med jorden, men de har intet fået at vide om høring*, den 26 december 2021.
https://www.tv2nord.dk/artikel/ghgfrh. Besøgt 2/1 2022.
[10] Anlægslov om ny Limfjordsforbindelse giver pokker i borgernes klagemuligheder, Information 10 december 2021.
https://www.information.dk/debat/leder/2021/12/anlaegslov-ny-limfjordsforbindelse-giver-pokker-borgernes-klagemuligheder. Besøgt 2/1 2022.

Til de ansvarlige.

Egholmlinjen er ikke vedtaget endnu, og det er godt, for der er så mange betænkelige aspekter i denne sag, som ikke er belyst ordentlig trods den foreliggen de VVM undersøgelse. Bl.a har Byrådet i Aalborg *KUN* bedt om, at få lavet en` VVM undersøgelse for en vestlig forbindelse og ikke en østlig, hvilket er sært, når man som borger ser, at Aalborg vokser - især industrielt - mod øst. Ligeledes ligger det nye supersygehus i øst. En VVM undersøgelse skal belyse for og imod, hvad der er godt og mindre godt. At man ikke laver en VVM på en østlig forbindelse er mærkværdigt, især da Aalborg`kun´ vokser med beboelse mod vest, mens industrien i øst vokser støt..
Mange borgere stiller derfor dette spørgsmål: hvorfor vil Byrådet ikke undersøge en østlig forbindelse? og hvorfor gik vores borgmester imod en vestlig forbindelse for så efter, at være blevet valgt til borgmester, skiftede hest midt i vadestedet, og nu er for en vestlig forbindelse?!
Den selvsamme borgmester står bag konstruktionen Aalborgalliancen, som består af en del lokale firmaer, som skal være med til at promovere Egholmforbindelsen mod diverse goder. Visse af disse firmaer er en del af det kommende byggeri og derfor ikke neutrale. Man får igen unægtelig tanker om korruption og betalte undersøgelser fra politikere og erhvervsliv.
Aalborg kommune tager hvert år 30 millioner af borgernes skattepenge for at spare op til den vestlige forbindelse. Vi ser bl.a. hvordan servicen bliver forringet, biblioteker bliver barberet ind til benet, og byens cykelstier o. a. står og forfalder.

Indledende undersøgelser har vist, at Egholmlinjen klart er den dyreste forbindelse frem for et yderligere tunnelrør under Limfjorden i Aalborg Øst, ved den eksisterende motorvej. Det er direkte uansvarligt at bruge 7 milliarder skattekroner på en Egholmlinje, når en østforbindelse vil være langt billigere. De 7 milliarder vil næppe forslå, da der bl.a. ikke er taget højde for asbestoprydningen tæt på linjeføringen. Den foreslåede linjeføring går direkte forbi gamle asbestlagre, hvor Aalborg Eternitfabrik dumpede rutinemæssigt gennem mange år i og på jorden. Asbesten som ses her og der og allevegne, liggende på land og i vandet i området, kom oprindeligt i form af gamle tagplader, som nu er hel og delvist smuldret. Oprydningen af dette er ikke indregnet i prisen for den nuværende linjeføring. En tikkende bombe som den oprydning vil være, vil desuden give asbeststøv over hele Aalborg Vestby. Aalborg, som i forvejen i mange år har været førende ift lungehindekræft grundet eternitfabrikken.
Og så har jeg ikke berørt vandsøjleproblematikken ved et evt byggeri!

Et andet aspekt er at utallige undersøgelser viser, at støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem 2 motorveje i øst og vest, tillige med en lufthavn i nord, og vil give massiv trafikstøj i hele byen.
Ifølge kilde: DCE- nationalt center for miljø og energi, står Transportsektoren for 28 % (2017) af udledningen af drivhusgasser, og har som den eneste målt sektor, øget sin udledning. Med et mersalg på over 200000 biler alene i 2019, må der tænkes i andre løsninger for at leve op til kravene om at mindske udledningerne af drivhusgasserne. Dette kan gøres ved et udbygning af den kollektive trafik - tog og busser, samt etablere p-pladser udenfor byen, hvorfra private kan samkøre– en delebil erstatter mellem 4-8 private biler, det giver mindre trafik og kan betyde 1,2 tons CO2 mindre pr. bruger.
Vi skal altså ikke udbygge motorvejsnettet idet luftforurening og støjgener som bekendt genererer skadelige helbredsmæssige påvirkninger. Støjpåvirkningerne vil være uoverskuelige, idet de vil brede sig over et meget stor område vest og øst for forbindelsen. I forvejen er vestbyen i Aalborg grundet vestenvinden konstant udsat for støj fra lufthavnen i nord; -Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i

Danmark. Beløbene til at støjsikre vil løbe op i milliarder, som ikke er med i de 7 milliarder - det har vi næppe råd til.
Meget kan siges om luftforurening, men her ganske kort: udstødningen fra lastbiler koster hvert år op mod 2,8 milliarder i helbredsskader, alene i Danmark. (Kilde: Det Europæiske Miljøagentur: "Der ses en signifikant og konsistent sammenhæng mellem et højt niveau af en række skadelige stoffer i luften og risiko for senere udvikling af Alzmeimers sygdom og andre demenssygdomme". Hvorfor dette også er en af grundene til, at vi ikke ønsker en motorvej så tæt på byen.

Øen Egholm er et grønt åndehul for borgere især i Aalborg og omegn. Hver dag sejler flere de 5 minutter, som det tager, på dagstur med færgen. De tager derover for at gå en eller løbe en tur, lufte hund, nyde stilheden og det storslåede himmelrum og/eller spise på kroen. På årsbasis besøger 100 000 øen. Den gevinst som Egholm er for byen, er ubetalelig.
Det er især også værd at bemærke, at Egholm er hjem for Natura2000 arter som strandtudser og knortegås. Vi har pligt til at beskytte disse arter i henhold til EUs habitatdirektiv. Øen beboes udover disse truede arter også en del sangfugle, gæs, svaner og vadefugle, tillige med rådyr, harer, ræve og mange insekter. Disse habitater forsvinder hel eller delvis med Egholmlinjen. Der har været røster fremme om BLOT at flytte de forskellige truede IV arter i linjeføringen (IV er arter, som er særlig sårbare og truede i hele EU og derfor beskyttet ved lovgivning mod beskadigelse og ødelæggelse), som udover strandtudsen og knortegåsen også tæller løgfrø, stor vandsalamander, spidssnudet frø samt grøn guldsmed. Hvordan man vil bære sig ad med at flytte alle disse dyr og insekter på den 20 km lange strækning, er for mig en gåde!. Er en habitat væk, er arten væk. Så simpelt er det. En Egholmmotorvej er derfor direkte lovstridig.

Værd at bemærke er også, at linjeføringen er udset til at lægge tæt en af de største VANDressourcer i Aalborg kommune, i oplandsbyen Drastrup. Planen omfatter også inddraget natur, hvor grundvandet er beskyttet. Med et så omfattende og årelangt byggeri, lige så vel som ved fremtidig brug, skal der ikke gå meget galt før vandboringerne i Drastrup er truende og i værste fald forurenet i den grad, at drikkevandet ikke kan bruges.

Jeg ved, at andre har indsendt høringssvar der omhandler effektive forslag til her og nu forbedringer af den eksisterende bynære E45 rute. Disse forslag vil imødese det nuværende trængselsbehov indenfor et overskuelig tidsperspektiv, og samtidig spare milliarder af skattekroner.

Til sidst vil jeg påpege det yderst betænkelige i, at klageadgangen er begrænset samt tilsidesættelse af øvrig lovgivning!

Med hilsen

[redacted]e Holm.

[redacted]

Høringssvar ang. anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Det siges at der mangler kapacitet i den nuværende limfjordstunnel. Det gør der sandelig ikke hele døgnet og heller ikke på hele strækningen. Men i umiddelbar forbindelse med E45 Limfjordstunnelen i myldretiden i sydgående retning om morgenen og i nordgående retning om eftermiddagen. Forsinkelsen svarer ifølge Vejdirektoratet i gennemsnit til op til 5-7 minutter i de to myldretidsperioder. Mange gode hjerner har foreslået trafikregulering, der løser problemet. I stedet for at bruge over 7 milliarder kroner på en altødelæggende motorvej! En 20 km lang, 4-sporet bynær motorvej langs byens boligområder. Det er vanvid! Hvis ikke regulering er nok, er der andre og mere konstruktive løsninger såsom eksempelvis ekstra tunnelrør. Alle beregninger viser at trafikken vil stige mindst lige så meget som en Egholmforbindelse vil afhjælpe, så denne altså IKKE aflaster problemerne i tunnelen.

Byplanmæssigt er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende supersygehus.

At man overhovedet planlægger at anlægge flere motorveje i dette lille i forvejen voldsomt asfalterede land er vanvid. Vi er alle klar over de voldsomme klima-udfordringer verden står over for; se på Østrig, der netop har skrinlagt en række storstilede motorvejsbyggerier af hensyn til miljøet! Man burde kunne forvente at en socialdemokratisk regering var sit ansvar voksent og på tilsvarende vis siger STOP! Østrig har vist modet til at træffe beslutninger i dag, som stadig er fornuftige i morgen!

Aalborg er i forvejen den forholdsvis mest støjplagede by i Danmark. Sundhedsmæssigt udgør endnu en bynær motorvej en yderligere enorm belastning for byens indbyggere med sundhedsskadelig støj i hjem og nære omgivelser med en voldsom reduceret livskvalitet til følge.

Danmark er et af de lande i Europa med allermindst natur og den største disrespekt for truede arter. Det skal stoppe nu! Naturen skal ikke presses yderligere. Rekreative områder ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres, og byplanmæssigt vil byen blive klemt inde mellem to motorveje. Drikkevands-reservoirerne bliver truet. Og miljø- og sundhedsmæssigt udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig asbestforurening i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988. Dette enorme problem er gang på gang hånligt blevet underkendt af trafikminister Benny Engelbrecht.

Man skulle ikke tro at man stadig i 2021 snart 2022 seriøst planlægger en så gigantisk fadæse som Egholm-forbindelsen! Jeg er endnu ikke stødt på et eneste godt argument for Egholm-forbindelsen. Den demokratiske proces for forløbet har været dybt kritisabel. Lokalt er der en klar og markant modstand mod motorvejen - lyt nu for en gangs skyld til borgerne og stop de vanvittige planer med katastrofale følger for sundhed, natur og miljø!

Mvh
Nils Sloth

Modtager
Vejdirektoratet
Niels Fejer Christiansen
nfc@vd.dk

Afgiver
Nørholm Egnes Samråd
Nørholm og Omegns Borgerforening
noerholmborgerforening@gmail.com

Høringssvar til:
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Baggrund for høringssvar

Herværende høringssvar afgives af Nørholm og Omegns Borgerforening og Nørholm Egnens Samråd. Foreningerne er geografisk forankret i Aalborg Kommunes Planzone 6, hvorigennem den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse har sin linjeføring syd for Limfjorden og over Egholm.
Vi repræsenterer lokalområdet langs Nørholmsvej fra Byskiltet ved Aalborg By til Klitgårds Fiskerleje i Vest.

Vi har i vores regi ikke kompetencer til at vurdere om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er den eneste rigtige løsning, men vi har forbehold for indholdet i "Udkast til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", samt i forhold til det forløb der har været som optakt til Lovforslaget.

1.) **Forarbejdet til lovforslaget**
De gennemførte VVM undersøgelser har ikke med nogen faglig overbevisning dokumenteret hensyntagen, til de aspestforhold der er omkring linjeføringen i form af ældre aspestdeponi.
Der er tale om aspestdeponi, der blev anlagt uden sikring af fjordmiljøet. Først 11 år senere i 1988 blev arealet sikret langs fjorden. Ved ekstremt højvande er der dog fortsat risiko for udvaskning af aspestfibre. Det vil sige at der er overvejende sandsynlighed for, at der findes aspestfibre spredt i et større område langs fjorden, også der hvor linjeføringen skal krydse fjorden.
Desuden skal der i forbindelse med linjeføringen etableres en tilkørselsvej, som kommer til at løbe tværs gennem det kendte aspestdeponi.
Det anfægtes at ingen af disse forhold er tilstrækkeligt belyst i de hidtidige VVM undersøgelser.

2.) **Trafikale undersøgelser**
Der er ikke forud for anlægloven foretaget dybdegående trafikundersøgelser der belyser de faktiske forhold. Herunder om der kunne tænkes andre og mere samfundsøkonomiske løsninger.
Man kunne med fordel have benyttet sig af en svensk model der benævnes Fire-trins prinsippet, som belyses i det efterfølgende afsnit.

Fire-trins princippet

1. Tænk dig om
Første skridt er først og fremmest at overveje tiltag, der kan påvirke behovet for transport og rejse samt valg af transportform.

Eksempler på tiltag: Placeringer, arealanvendelse, skatter, afgifter, parkeringsafgifter, tilskud, samarbejde, rejsefri møder, hastighedsgrænse, koordineret distribution, information, markedsføring, rejseplaner og -programmer med videre.

2. Optimering
Det andet trin involverer implementering af tiltag, der fører til en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.

Eksempler på tiltag: omfordeling af arealer, busbaner, signalprioritering, ITS-løsninger, specialdrift, koordineret togplan, øget frekvens, logistikløsninger, rejseplanlæggere og så videre.

3. Genopbygning
Om nødvendigt udføres det tredje trin, som involverer begrænsede ombygninger.

Eksempler på tiltag: forstærkninger, trimmeforanstaltninger, bæreevnetiltag, udvidelse, perronudvidelse, omfartsspor, ramper, uddybning i sejlrender, ITS-løsninger, overkørsler, installationsspor mm.

4. Byg nyt
Fjerde trin udføres, hvis behovet ikke kan opfyldes i de tre foregående trin. Det betyder nye investeringer og/eller større ombygningstiltag.

Eksempler på tiltag: nye jernbaner, dobbeltspor, omfartsveje, nye motorveje, transportinvesteringer, centrale kombiterminaler, cirkulationspladser, nye stationsplaceringer, BRT-løsninger, elmotorveje, forbindelser til lufthavne, busbaner, nye mødespor med mere.

Det ville efter vores opfattelse have været rettidig omhu, om de ovenfor nævnte principper var blevet fulgt, samt at det aktuelle lovforslag til anlægslov blev udformet efter, hvilket af de 4 trin der var det mest samfundsøkonomiske og klimamæssigt mest ansvarlige.
Det anfægtes, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse alene hviler på politiske argumenter og ikke på faglighed og saglighed, som beskrevet i "Fire-trins princippet".

3.) **Demokratiske principper**

Af lovteksten i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at såvel kommunale myndigheder, som Regionale myndigheder, private borgere og foreninger i øvrigt, bliver frataget enhver mulighed for at gøre indsigelser, eller afgive klager over forhold som strider mod eksisterende lovgivning. Desuden fratages man muligheden for retslig prøvelse ved anfægtelse af anlægsarbejdet.
Vi finder det dybt angribeligt, at de retsprincipper der i øvrigt er gældende i vores demokratiske samfund, på denne måde sættes ude af funktion. Desuden sætter vi spørgsmålstegn ved om disse forhold kan være grundlovsstridige.

4.) Anbefaling

Som direkte berørt part forventer vi at lovgiverne tager det hensyn, at hvis vi i lokalområdet skal tåle de følgevirkninger en vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ville påføre os, at der sikres at en vedtagelse af loven sker på et så oplyst og fagligt grundlag, at der ikke kan herske nogen som helst tvivl om, at den valgte løsning på alle parameter er den ubetinget bedste løsning.

Det er i midlertidig ikke den opfattelse vi som borgere sidder tilbage med.

På den baggrund, som anført i punkt 1 – 4, anmoder vi om, at lovforslaget udskydes og at hele processen i forbindelse med lovgrundlaget sættes på pause, indtil der er foretage nogle flere og mere dyberegående undersøgelser af hele projektet.

Aalborg / Nørholm d. 17. december 2021

Pva.
Nørholm og Omegns Borgerforening
Nørholm Egnens Samråd

Flemming Midtgaard	Jan Sort
Sekretær	Formand

Nørholm-og omegns Borgerforening

Nørholm egnens Samråd

Bemærkninger til lovforslaget om 3. limfjordsforbindelse

§ 1 nr 1) Tilføjes:

Sænketunellen syd for Limfjorden forlænges til et stykke efter Nørholmsvej og stykket fra Limfjorden til et stykke efter Nørholmsvej retableres efter anlægsarbejdet som et naturområde.

Motorvejen mod syd efter Nørholmsvej lægges i terræn omkring kote 3 og forsynes på hele strækningen til motorvej E45 med en støjisoleret overdækning af glas, stål og aluminium.

Der etableres en tilslutning ved Skelagervej.

Udfletningen ved Dall ændres til en sløjfe som foreslået af arkitekt Hans Jacobsen ifm. den tidligere høring.

§ 8 stk 1

Forslaget om at ledningsarbejder i traceen skal betales af ledningsejeren bør slettes, da ledningerne er eksisterende og gæsteprincippet derfor ikke kan anvendes.

§ 12 bør slettes. Lokalvejen og broen er en følge af motorvejsprojektet og skal finansieres af staten.

Høringssvar til Vejdirektoratet vedr. etablering af den 3. limfjordsforbindelse

Nuværende PROBLEM med Limfjordsforbindelsen

1) Periodevis meget trafik – for meget trafik
2) Spærring – eller delvis spærring- i forbindelse med uheld
3) Ingen umiddelbar alternativrute
4) Støjgener hos naboer til motorvejen

Egholmforbindelsen vil ikke løse ovenstående problemer bl.a. fordi:

De seneste års udviklingen i – og omkring Aalborg har gjort "Egholmforbindelsen" forældet og utidssvarende.

a) Aalborgs udvikling foregår i Øst
b) Erhvervsmæssigt – store og mellemstore industrier og østhavnen mm
c) Arbejdspladsmæssigt – industri, universitet, hospital mm
d) Bosætningsmæssigt – Sdr. Tranders, Klarup m.fl.
e) Trafikmæssigt – industri, universitet, hospital. Service og beboelse
f) Servicemæssigt – Supersygehus, universitet, Novi o.l.
g) Ingen egnede tværgående vejforbindelser mellem øst og vest ved Aalborg

Jeg vil sammenligne Egholmforbindelsen med den skræmmende tanke man havde om "Søringen" langs søerne i København i 1960 erne. - *Hvorfor blev den mon ikke til noget ?*

Egholmforbindelsen er en meget dyr forbindelse, og vil ikke blot være spild af penge
Den vil være direkte skadelig for Aalborgs fremtid.

En udbygning af den eksisterende forbindelsen i øst vil være det naturligste og det rigtigste.
Samtidig kan der ofres betydelige ressourcer på en forbedring af støjgenerne langs den eksisterende motorvej – Dette problem løses jo ikke med en Egholmforbindelse.

Den industrielle og arbejdspladsmæssige mm udviklingen foregår i det østlige Aalborg
Den rekreative udvikling foregår i den vestlige del af Aalborg - som f.eks.
Lystbådehavn, friluftsbadet, Streetfood , Egholm og meget andet.

Andre større byer ville give deres "Højre arm" for at have en " Egholm" i deres umiddelbare nærhed.
Den ligger i det rekreative byområde, og der er skal ikke meget fantasi til at udnytte dette.
Jeg fatter ikke at Aalborg har interesse i at lade sig omkranse og spærre sig inde af motorveje.

Det kan der altså ikke være en fremtid i for byen.
Aalborg vil miste interesse/tiltrækning og visne.

MVH Ole Jensen

Aalborg Forsyning

Renseanlæg Vest

Borgerinformation

Færdsel på området frarådes og sker på eget ansvar.
Dele af området er tidligere fyldpladsområde
(byggepladsaffald og affald fra eternitproduktion),
og der ligger således synligt affald flere steder
heriblandt asbestholdigt eternitaffald.

Dette gælder især stranden, arealerne nord for den øst-
vestgående vej ved helikopterlandingspladsen og området
omkring søen, der grænser op til kolonihaverne. Der sker
en løbende fjernelse af synligt affald, indtil en varig løsning
er fundet i samarbejde med Aalborg Kommune.

Desuden benyttes en del af arealerne til udlægning af slam
fra spildevandsrensningen, hvorfra der kan være smitterisiko.

Renseanlæg Vest

Borgerinformati

Færdsel på området frarådes og sker på eget ansvar.
Dele af området er tidligere fyldpladsområde
(byggepladsaffald og affald fra eternitproduktion),
og der ligger således synligt affald flere steder
heriblandt asbestholdigt eternitaffald.

Dette gælder især stranden, arealerne nord for den øst-
vestgående vej ved helikopterlandingspladsen og området
omkring søen, der grænser op til kolonihaverne. Der sker
en løbende fjernelse af synligt affald, indtil en varig løsning
er fundet i samarbejde med Aalborg Kommune.

Desuden benyttes en del af arealerne til udlægning af slam
fra spildevandsrensningen, hvorfra der kan være smitterisiko.

Aalborg d. 27/12-2021

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Vi sender som borgere i Aalborg Kommune hermed et høringssvar vedrørende Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Vi har adskillelige indsigelser mod denne lov, indsigelser som samler sig under fire tematiske overskrifter:

- Natur og klima
- Livsvilkår og -kvalitet for borgerne
- Økonomi og trafik
- Lovlighed

Natur og klima

Asbest

Der er på den planlagte motorvejsstrækning flere asbest-depoter, som risikerer at forurene naturen og ikke mindst Limfjorden med store mængder af asbest, hvilket vil få store sundhedsmæssige konsekvenser (idet asbest som bekendt er stærk kræftfremkaldende).

Strandtudser og lysbugede knortegæs

Vi finder det meget problematisk at anlægge en motorvej over et naturskønt område som Egholm, ikke mindst for de konsekvenser det vil have for nogle af verdens truede dyrearter.

Danmark er forpligtet af både dansk og international lov til at beskytte strandtudsen, som er en såkaldt bilag 4 art, hvor Danmark er forpligtet til at forhindre 'forsætlig forstyrrelse af levesteder', hvilket ikke vil være muligt med anlæg af Egholmsforbindelse. Hverken under anlægsperioden eller når motorvejen efterfølgende er taget i drift.

Derudover er Egholm hjemsted for hele bestanden af lysbugede knortegæs, når de er på træk, hvilket giver Danmark et artsforvaltningsansvar, som vi som land ikke kan leve op til med anlægningen af en motorvej over Egholm

Klimamål

At anlægge en motorvej hen over Egholm er direkte i modstrid med Danmarks klimamål: selve anlægget af motorvejen vil i sig selv være en stor klimabelastning, og dertil vil den anspore til yderligere privatbilisme, hvilket er den helt forkerte vej, hvis Danmark skal gå forrest i den helt nødvendige klimakamp.

At der ikke er regnet på smartere trafik-løsninger som en del af VVM-redegørelserne er en markant fejl, som der bør rettes op på, idet man derved vil kunne få en bedre grundlag for at træffe et klimamæssigt ansvarligt valg.

Livsvilkår og -kvalitet for borgerne

Sundhedsfarlig støj

Det er velkendt at støj er sundhedsfarligt. At anlægge en motorvej så tæt på en by vil medføre markante støjgener. Gener der ikke er tilstrækkeligt belyst i de udarbejdede VVM-redegørelser. Det vil således have store konsekvenser for borgernes livskvalitet og sundhed, hvis motorvejen anlægges. Her skal ydermere ligges til grund at Aalborg allerede er Danmarks mest støjplagede by.

Kvaliteter ved bynær natur

Der er store ikke-betalelige kvaliteter for mennesker ved at have adgang til naturen. Ved at ødelægge flere bynære naturområder (både på selve Egholm men også i Lindholm og i Aalborg Vestby) forringer man livskvalitet for generationer mennesker. Det er ikke det samme at tage på Egholm med vuggestuen, hvis det sker med en susen af biler som bagtæppe, det er ikke det samme at mødes med vennerne og overnatte i shelters og lave bål og soppe i vandkanten, med en motorvej buldrende i vandkanten.

Økonomi og trafik

At vælge den dyreste løsning, som tilmed er den der giver mindst aflastning af trafikken og som samtidig har så mange ødelæggende konsekvenser (hvoraf nogle er nævnt her i høringssvaret under de andre punkter) er dumt.

Det vil derfor være nødvendigt at udarbejde nye analyser, der kan beregne konsekvenserne ikke kun af en Egholmforbindelse men af alternativerne (herunder smarte trafikløsninger, der ikke nødvendigvis kræver store nye trafikanlæg).

Lovlighed og demokrati

Det er et markant problem med hele den proces, der har været omkring den tredje linfjordsforbindelse, at der har været manglende lovhjeml til de undersøgelser og borgerhøringer, der har været.

Her vil vi særligt gøre opmærksom på det problematiske i, at idet at der ikke har været klar lovhjeml til hverken borgerhøringen i forbindelse med VVM-redegørelserne i 2011 eller i 2020. Der betyder at der ikke har været en lovmæssig forpligtelse til at tage højde for indholdet af de rekord mange høringssvar. Dette er et demokratisk problem.

Der er dog heldigvis lovhjeml til denne høring, og derfor vil vi opfordre til, at man ikke lægger de VVM-redegørelser, hvis borgerhøringer ikke har haft klar lovhjeml (og hvor man derfor blot har lagt borgernes indsigelser til side uden at forholde sig seriøst til dem) til grund for vedtagelsen af nogen lov. Det vil ganske enkelt ikke være demokratisk.

Venlig hilsen

Oline Pedersen og Daniell Marcussen

Ryesgade 20, 1.sal

9000 Aalborg

Telefon: 61316480 / 61787514

Email: olineped@gmail.com / daniellmarcussen@gmail.com

1. Den udemokratiske proces:
   Først og fremmest finder jeg det dybt kritisabelt, at I sender lovforslaget ude i høring den 3. december, og derefter giver I os årets mest opbrugte måned til at få skrevet et høringssvar. Dem, der har flere end to hjerneceller, ved udmærket godt, at politikerne vil gøre alt for at minimere antallet af svar, da langt de fleste vil indeholde saglige, faglige og især fornuftige argumenter imod Egholmmotorvej projektet (som ved den sidste VVM). At skrive høringssvar kræver tid og ro, tid og ro til at fordybe os i sagens kerne, tid og ro til at læse og undersøge, samt tid og ro til, derefter til at skrive et svar som indeholder de utallige argumenter, som er bundet i fakta og tal. Et svar som jeg regner med bliver taget seriøst og ikke bare blevet forkastet, som der er sket ved sidste VVM, hvor over 7000 høringssvar blev ignoreret. Der bliver taget pis på demokratiet, og når jeg hører at Trafikministeren vil fjerne klageret efter en evt. anlægslov bliver vedtaget, ryster jeg hovedet over hvor Danmark er på vej hen? Ved at lave sådan et stunt, bliver borgernes tro på beslutningstagerne og det politiske system enormt svækket, og det er slet ikke til gavn for samfundet, og hører bestemt ikke hjem i et land, som vil være blandt verdens mindst 'korrupte' nationer.
   For at understrege, hvordan vores demokratiske stemme ikke blive hørt i denne proces, bliver høringsperiodens deadline sat til passe med dagen før Aalborgs nye byråd træder til. Et byråd, som har endda fået en del flere medlemmer, som er imod Egholmmotorvejen. Den siddende borgmester mistede over 15.000 personlige stemmer, og selv siger at Egholm motorvejen bærer skylden for dette tab. Hvorfor får det nye byråd ikke mulighed for at give sin mening til kende, om bland andet høringsfristen? Det er en skændsel for demokrati, men jeg må indrømme, at ingenting om denne proces overrasker mig længere. VVM'en fra 2020 var lavet som en opdatering fra den lavet tilbage i 2010. Hvorfor blev de andre VVM'er fra dengang ikke opdateret på lige fod, så vi kunne få et samlet blik på alle løsninger? Der er sket meget, både trafikalt, bymæssigt samt miljømæssigt siden 2010. Enhver kan se, hvor Egholmmotorvejens udfordringer ligger, men de lokale politikere ville ikke åbne op for, at få undersøgt alternative løsninger i form af en ny VVM for f.eks. et ekstra, vendbart tunnelrør ved den nuværende limfjordstunnel. Hvad er blevet af sundfornuften og ordentlighed i denne proces? Hvor er de politikere, der tør, eller ligefrem, gider at stille kritiske spørgsmål til hvordan denne proces er blevet håndteret. Ud over en lille håndfuld, har jeg meget svært ved at få øje på dem.

2. Den dårligste mulige løsning:
   Både økonomisk, trafikaltmæssigt, miljømæssigt og byudviklingsmæssigt er denne motorvej en katastrofe for Aalborg og omegnen, Nordjylland såvel som Danmark.
   - Økonomisk fordi den giver kun en meget lille samfundsøkonomisk gevinst, og har Transportforligets absolut laveste forrentning. Mulige alternativer, som burde i det mindste undersøges inden sådan en kæmpe investering laves, er det førnævnte ekstra tunnelrør, eller citytunnel. Langt billigere løsninger, som vil spare Danmark for et stort 10-cifrede beløb og Aalborg kommune for 600 mio., kroner. Penge der kunne investeres i f.eks. grøn transport eller støjafskærmning for dem, der allerede er plaget af motorvejsstøj.
   - Trafikaltmæssigt fordi en Egholmmotorvej kommer ikke til at løse trængselsproblemet ved Limfjordstunnelen. Prognoserne siger, at trængslen ved tunnelen ved Egholmmotorvejens åbningsdato, vil være det samme som den er nu. Det er en selvfølgelighed, da alle Aalborgs industri samt det kommende supersygehus ligger på den østlige side af Aalborg. Antallet af biler stiger år for år, og denne fejlplaceret motorvej kommer aldrig til at være til gavn, for de fleste, der påstår at de sidder i kø ved Limfjordstunnelen hver dag (selvom jeg synes, at disse folk burde kigge på andre trafikale muligheder, end dem de bruger deres i dag).
   Og hvad med Aalborg midt- og vestby, når der vil i fremtiden ske de samme uheld og trængsel i tunnelen som i dag? Meningen er, at disse biler skal krydse Aalborg midt- og vestby, for at komme hen til Egholmmotorvejen. Sikker et kaos! Ikke nok med at ødelægge vores bynære natur, vil I også pådutte dem der bor i Aalborgs midt-og vestbyen enorme mængde trafik, som de har dårlig nok med at håndtere i forvejen! Kig bare på vejen efter AaB's hjemmekampe. Hvilken

planet bor I på? Har der mon nogensinde været en motorvej, der har bidraget så lidt, kostet så meget og samtidigt ødelagt livet for så mange?
- Miljømæssigt fordi Egholm er en unik perle, og en del af Danmarks kulturarv. En ø, som både ligger 5 minutter sejltur fra en storbys raserende puls og larm, men samtidigt har vundet Danmarks stilhedspris. Egholm er noget, som burde være, og sikkert er, noget andre storbyer i verden misunder. Hør ikke på de gamle, snæversynet folketingsmedlemmer som Preben Henriksen og lokale politikere som Morten Thiessen, som påstår at Egholm ikke er andet end gammel landbrugsjord. Spørg i stedet de mange tusind, der årlig besøger øen for at rive sig væk fra hverdagen og nyde den unikke stilhed, gåtur på de meget tynde trafikerede veje og spise frokost på den dejlige kro. Disse politikere bruger dette faktuelt ukorrekte argument, som propaganda for at skjule deres frygt for, at de ikke får en 3.Limfjordsforbindelse trumfet igennem. For de mange, der sætter pris på Egholm og øens afslappende stemning og miljø, er den så meget mere end landbrugsjord. Her kan man opleve strand, skov, vand, fugleliv, insektliv og dyrliv indenfor gåafstand fra byen. Allerede fra når man stiger ombord på Egholmfærgen, får man en indre ro ved at være på vej væk fra byen. Dette sted er noget, som vi burde værnes om. Men det står klart og tydeligt i VVM'en fra 2020, at Egholms fremtid, som turistdestination bliver tydeligt reduceret, hvis der bygges motorvej over øen. Alle de rige, oplagte muligheder, for at udvikle øen om til meget mere end den øko ø, som den er i dag (f.eks. planerne for Egholmparken) ville gå fortabt, da ingen vil have lyst til at besøge en ø plaget af motorvejsstøj og overskygget af en 10m høj motorvejsbro. Glem propagandaen fra politikernes side, at de vil genetablere naturen 2 for 1. Hvis Egholm ødelægges af en motorvej, mister Nordjylland og Danmark noget særligt, der ikke kan genetableres. Og hvad får vi i retur? En lidt hurtigere biltur til et shopping storcenter? Madness! Utter and complete madness!
Hvis ikke det var nok, vil en kommende motorvej over Egholm også have konsekvenser for det naturliv, som bor på øen. Motorvejen vil ligge meget tæt på Natura 2000 områder, hvor der nu bor flere beskyttede bilag IV-dyrearter. Deres habitat bliver yderligere truede, end det er i dag. På trods af hans 'grønne ambitioner' siger Aalborgs borgmester 'at naturen må vige for motorvejen', Der tages ikke nogen form for hensyn til disse dyr fra politikernes side. Økonomisk vækst og at være gode venner med byggeherrer er åbenbart vigtigere end alt andet og derfor kan naturen bare rende og hoppe!
Og I skal ikke lad jer narre af de politikere, der siger, at det kun er 'lille ubetydelig Egholm', som gør at folk er bange for at miste. Der ligger også en del andre bynær naturområder på hele linjeføring, som bliver forvandlet til asfalt, hvis Egholmmotorvejen får grøntlys. På begge sider af vandet vil borgerne miste det dejlige udsyn de har i dag (f.eks. ved 'Verdens Ende' på den nordlige side af fjorden), de vil miste muligheden for at spadsere på steder de holder meget af, samt se og lytte til den natur, som bidrager enormt meget livskvalitet til så mange.

3. Asbestdeponier:
Når vi taler om at skrive et høringssvar forbundet i fakta og tal, er det vigtigt at have de relevante information ved hånden. Derfor vil man tro, at den seneste VVM rapport fra 2020 ville være et fagligt, uafhængigt og grundigt udforsket stykke arbejde, som man kunne referere til, når man laver høringssvar. Niksen biksen! Ingen benævnelse af asbest i Limfjorden ved linjeføringen overhovedet. Hvorfor kom den ikke med i VVM rapporten? Informationen om deponierne har bestemt været tilgængelig (se GeoHavs rapport), men der var ingen fra Vejdirektoratet, Trafikministeriet eller Aalborg Byråd, der har brugt tid på at undersøge sagen og sørge for at have det med i rapporten. Sjusk eller deciderede bedrageri? Lige meget hvad, viser det bare, at VVM'en fra 2020 og dem der har lavet den, er ikke til at stole på. Hvordan kan et stort, undervandsliggende asbestdeponi, placeret ved en kommende motorvejslinjeføring, ikke blive inkluderet i den pågældende VVM rapport? Og hvem vil vi kunne klage til, i tilfælde af, at motorvejsprojektet får grønt lys, og derefter udvikler sig til et asbestforureningsmareridt, nu hvor Trafikministeren vil fjerne vores demokratisk bebudet klageadgang? I behøver ikke mig til at

fortælle jer, hvordan asbest kan ødelægge helbredet for dem, der komme i kontakt med den, og som mig bekendt findes der ingen metoder, som sikkert kan fjerne asbest gravet under vandet. Egholmmotorvejsprojektet bør indstilles indtil, der er er lavet en grundig og kompetent undersøgelse af konsekvenserne for miljøet samt de lokale beboere, i tilfælde af, asbestdeponierne bliver opgravet i forbindelse med etablering af en motorvej. Derfor vil den almindelige borger have noget at forholde sig til, og ikke mindst mulighed for at kunne stille nogen til ansvar, i tilfælde af helbredsproblemer forbundet med opgravningen.

4. Økonomien:
   Hvorfor skal Aalborg Kommune være med til at bidrage til en kommende Egholmmotorvej? Som det står i aftalen, skal der afleveres 600.000.000 kroner til projektet fra Aalborg Kommunens side, for at få Egholmmotorvejsaftalen på plads. Da motorvejsanlæggelse er en statslig opgave, findes der faktisk ingen lovhjemmel for denne slags aftale, da det er pålagt staten at finansiere nye vejnet i Danmark. Ikke nok med det, hvorfor skulle jeg som borger i Aalborg Kommune blive pålagt at betale for noget jeg er dybt imod, noget der ikke kommer mig til gavn på nogen måde, og noget der vil reducere min livskvalitet betydeligt? Der findes ingen lignende aftaler i andre kommuner, heller ikke i de kommuner, som påstår at de vil få gavn en kommende Egholmmotorvej? Det hele stinker ad helvede til, og når man ser på, hvordan Aalborgs Borgmester og andre i Aalborgs byråd har brugt propaganda for at promovere motorvejen, f.eks. den ulovlige 'Aalborg Alliance' og samtidig tvunget folk til at støtte projektet, ved at tilslutte Aalborg Forsyning til denne fake 'alliance', kan man bare fornemme, at Egholmmotorvej er bare et politiskprojekt, som er kørt af sporet. Den massive lokale modstand vil de lokale politiker bare se bort fra, og vores stemme bliver ikke hørt på grund af stadighed og frygt for, at Christiansborg vil vende ryggen til Nordjylland, hvis de på det mindste udtrykke deres tvivl om hvorvidt Egholmmotorvej er den rigtige løsning. Enhver person med ét gram sundfornuft kan se, at når man vil ofre over 7.000.000.000 kr. for et bitte stykke motorvej, der ikke vil løse det problem, som den er designet til, kræves det, at andre, billigere og mere miljøvenlige alternativer er undersøgt lige så grundigt, som Egholmmotorvejen.

5. Støj:
   Aalborg er Danmarks mest støjplagede by. Undskyld mig, men hva' fanden tænker I på? At indramme en lille by som Aalborg (Aalborg er altså en meget lille by, ikke en storby som London, Paris eller Rom), mellem to motorveje med ikke mere 6km mellem dem er fuldstændig gakgak og fortjener den håne, som den får fra flertallet heroppe. Hvem har I fået jeres information fra, at vi Sundbynitter og Aalborgenser sagtens kan leve et sundt og rigt liv, omringet af 2 x motorvejsstøj? Der er masse af ekspertviden og fagfolk inden for sundhed, der påpeger, hvor skadelig støj er over en vis dB niveau (58db). For nylig blev denne grænse reduceret til 53db af WHO, dog fastholder sjovt nok VVM'en den gamle grænse som 'acceptabelt'. Fedt, tak for det! Ifølge VVM-rapporten fra 2020 er denne gamle grænse nået flere steder på linjeføringen, men der er også mange steder hvor støjen vil være ulideligt. Dette er et kæmpe problem, da støjberegningerne i VVM'en er lavet på baggrund af forventede trafik i det år Egholmmotorvejen tages i brug. Der tages ingen højde for den forventede og unægtelige trafikstigning i de efterfølgende år. Der bliver flere store områder tæt ved motorvejens linjeføring, som vil opleve direkte sundhedsskadelig støj, langt mere end dem, der er beskrevet i VVM rapporten. Hvordan kan I være dem bekendt? Udover det, vil den typisk vestenvind nemt bærer støjen længere ind til byens beboere, og glem ikke de strækninger på linjeføringen, som bliver hævet 2 til 10 meter op over jorden, hvor der visse steder ingen støjafskærmninger er. Det bliver simpelthen et støjhelvede for Aalborgenser og Sundbynitter, hvor steder, som engang gav livskvalitet, naturliv og glade til de lokale beboere, bliver forvandlet til steder hvor ingen gider at bo, besøge eller passe på. Vis os den respekt vi fortjener, og tænk jer om.

6. Drikkevand:
   Linjeføringen er planlagt til at gå direkte hen over 1/3 del af byens drikkevand, som ligger i reservoirerne ved Drastrup. Det er en unødvendig risiko for forurening af vandet, og når man betragter denne samt den førnævnte mulighed for asbestforurening og ødelæggelsen af naturområder, er Egholmmotorvej den stik modsat af hvad FN's klima mål anbefaler. Politikerne snakker om 'den grønne omstilling', men disse 'sorte' projekter får bare lov til at trumfe alle mulige saglige grønne modargumenter uden at komme med kompetente svar på kritikken. Hvis grønne argumenter ikke bliver hørt i processen, så kan det være fuldstændig lige meget med alle andre 'grønne' initiativer politiker kommer med. Set i lyset af forældet, uigennemtænkt og ødelæggende motorvejsprojekter, bliver andre bæredygtige initiativer set som bare en stor omgang 'greenwashing', opbagt til det formål, at dække over politikernes slavisk lidenskab for økonomisk vækst. Vores natur og velvære har åbenbart sin pris.

Afslutningsvis, vil jeg nævne, at trafikmængden i Danmark vil blive ved med at stige, hvis vi bliver ved med at bygge flere motorveje. Det faktum kan vi ikke komme udenom Vi løser ingen af vores mange problemstillinger, ved at bygge Egholmotorvejen, hverken trafikalt eller klimamæssigt, og den vil bestemt ikke bidrage positivt til Danmarks forsøg på at nå FN's klimmål. Derimod, findes der så mange andre alternativer til asfalteringen af vores grønne områder, som slet ikke er blevet ordentligt undersøgt, inden der blev aftalt denne kæmpe idiotiske løsning på hele 7 mia. kroner. Hvor var snakken om en 'Park n' Ride' mulighed for bilisterne, der vil ind til midtbyen? Hvad med økonomiske- eller skattegevinster for dem der laver samkørsel, især i myldretiden, eller cyklister? Hvor mange politiker har nævnt flere, bedre og betydelige billigere busforbindelser for alle, især i oplandet. Der kunne tænkes en mulighed for forskudte arbejdstider, så vi ikke ender med alle biler på vejen mellem 7 og 8. Der er også mange firmaer, der har fået øjnene op for fordelen ved hjemarbejdspladser under coronatiden. Hvorfor tager vi ikke fat i dette fænomen. Disse forslag er ikke raketvidenskab, og har heller ikke brug for 7 mia. kr. Hvis vores politikere har seriøse intentioner om at nedbringe vores CO2 udslip fra de danske veje, behøver de ikke lede længe efter løsninger, som ikke indebærer flere motorveje. Det gælder om at investere 7 mia. på noget fornuftigt og overbevise folk, at der findes faktisk bedre og billigere alternativer til bilkørsel. Det gør man ikke, ved at etablere en hel ny motorvej over smukke, vigtig natur og en fantastisk, dejlig ø. Hvis det sker, vil alt Danmarks snakken om den grønne omstilling være afsløret, som det spil for galleriet, som den åbenbart er.

Til folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen vil have store konsekvenser for miljø og klima i Aalborg Kommune, men også for os som lokale borgere. Konsekvenser, der påføres borgere, der på ingen måde kunne være vidende om dette ved køb af ejendom, da den østlige forbindelse længe var den foretrukne løsning af både samfundsøkonomiske og miljømæssige årsager.

Derudover har Egholmlinjen alt for store konsekvenser på mange måder i forhold til de få trafikale fordele.

Det drejer sig fx om følgende konsekvenser:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Som beboere i dette lokalområde er det uforståeligt, at man overhovedet overvejer at lægge en motorvej i et område, hvor beboerne ikke må fx benytte gift i haverne eller holde heste for at undgå forurening.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

2. Asbestforurening

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten på både os borgere og vores helbred og på økonomien i byggeriet. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen. Derudover vil det helt sikkert påvirke borgerne i Aalborg Kommune på sundheden, hvis der igen bliver gravet i disse store depoter og rodet op i asbesten.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen. Og skrinlægge løsningen og se på mere økonomiske og klimamæssigt bedre løsninger.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forholde sig objektivt til flere løsninger.

Anlægsloven lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Derudover vil jeg opfordre til, at Folketingsmedlemmerne fastholder, at Transportministeren skal respektere borgernes demokratiske rettigheder til klager og efterprøvelse af beslutningerne. Derfor kan Anlægsloven naturligvis ikke vedtages i sin nuværende form.

Venlig hilsen

Peer Wolfsen

1. **Økonomisk** er det en voldsomt dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune. Penge, der skulle bruges på velfærd til kommunens borgere. Samfundsøkonomisk en bundskraber med Transportforligets absolut laveste forrentning. Der ligger en række konkrete alternativer, der er langt billigere og mere effektive.
2. **Trafikalt** løser den ikke trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.
3. **Trafikalt** ugennemtænkt og potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg, når trafikken fra øst skal omdirigeres nord og syd for, samt gennem byen til en motorvej i vest, fx i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.
4. **Byplanmæssigt** er løsningen ulogisk og uholdbar. Linjeføringen er uden sammenhæng med de store industriområder i øst, store arbejdspladser og vigtige trafikale belastningspunkter, såsom det kommende Supersygehus.
5. **Sundhedsmæssigt** udgør endnu en bynær motorvej en helt enorm yderligere belastning for byens indbyggere. Estimeret 26.000 nye borgere vil blive udsat for **sundhedsskadelig støj** i deres hjem og nære omgivelser. Endnu flere vil få reduceret deres livskvalitet. Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by. Støj øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.
6. **Miljø- og sundhedsmæssigt** udgør anlægget en risiko for en ny, alvorlig **asbestforurening** i Aalborg-området. Linjeføringen skærer igennem store asbestdeponier, som Aalborg Eternit nedgravede i årene 1977-1988.
7. **Aalborg/Nørresundbys drikkevand** er i alvorlig fare for forurening, idet linjeføringen går direkte hen over ca. 1/3 af byens vandreservoirer.
8. **Naturen** presses, når det etableres anlæg, som destruerer habitater for sjældne og truede dyr og planter. Anlægget vil ligge meget tæt på

Natura2000 områder, og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere.

9. **Bynære rekreative områder** ødelægges af støj, og landskabet med dets udsyn destrueres. Samtidig lukkes byen inde i en svæver motorvejsring med voldsomt forringede muligheder for at udvide byen.
10. **Visionsløs**, forældet og uden tanke for og undersøgelser af fremtidige - og nutidige - teknologiske, transportmæssige, logistiske alternativer. Når først en motorvej er etableret, ligger asfalten uigenkaldeligt fast.

I tilgift kommer altså, at den demokratiske og juridiske proces for forløbet har været dybt kritisabelt og øjensynligt i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Senest med afviklingen af VVM-høringen i foråret 2021, hvor 7.800 indkomne høringssvar ikke udløste andet end et skuldertræk. 3.400 borgere havde sat sig ned og skrevet til Vejdirektoratet - for langt de flestes vedkommende for første gang nogensinde i deres liv!

Den voldsomme mængde høringssvar var kulminationen på års frustrationer og en særdeles mangelfuld VVM-proces. Bl.a. med en VVM-redegørelse, der helt usædvanligt ikke medtager alternativer til Egholmmotorvejen, vel og mærke alternativer, der findes mange af, men ikke en eneste af disse er blevet undersøgt.

De mange høringssvar fra VVM-høringen var end ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021!

Høringssvarene er ikke blevet anvendt til noget som helst andet end at give processen et strejf af demokratiets tryllestøv for det uprøvede øje.

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed mit bidrag til, hvorfor en motorvejsforbindelse over Egholm er fuldstændig uanstændig.

Det er en farce og uanstændigt, at Transportministeriet kan fravige visse love for at sikre det de kalder for "fremdrift i projektet". Det vil sige at der ikke er nogen hensyn, der tilsiger, at hele den danske lovgivning, og alle andre myndigheders ressorter, skal ophæves ved lov, og transportministeren tillægges diktatorbeføjelser og alene varetage "hensynene" i et helt lovgivningskompleks uden for sit ressort. Der er **ingen hensyn**, der tilsiger at borgerne ingen rettigheder skal have til at få prøvet om den danske lovgivningen er overholdt i forbindelse med anlægsprocessen. Der er pt. fundet asbestdepoter, som ikke er med i den VVM-redegørelse som ligger til grund for Limfjordsforbindelsen, der er helt klart også i den omtalte VVM-redegørelse mangler i forbindelse med støjmålinger. Må ingen så fremover kunne klage over det???

Det er uanstændigt, at vejdirektoratet har tilsidesat 7700 høringssvar ifm. VVM-undersøgelsen af 3. Limfjordsforbindelse. De mange høringssvar fra VVM-høringen var end ikke behandlet af Vejdirektoratet inden Transportforliget blev indgået 28. juni 2021

Det er uanstændigt, at der ikke siden 2014 er overvejet andre alternativer end Egholmsforbindelsen, trods en østlig forbindelse vil være billigere og betydelig mere praktisk.

Det er uanstændigt, at borgere i Aalborg kommune skal være med til at betale en statsvej med intet mindre end 600 millioner kr, som i stedet kunne være brugt på velfærd og sociale forbedringer for borgerne i kommunen. Og som muligvis endda er ulovlig.

Det er uanstændigt at byrådspolitikere i meget vigtige lokale beslutninger er tvunget til at følge sit partis retningslinier, det kan da ikke kaldes demokratisk. Jeg er sikker på, at mindst 40% af de socialdemokratiske byrådsmedlemmer i Aalborg kommune er imod en Egholmforbindelse – og lige så i andre partier – og så er jeg sikker på, at tilslutningen til Egholmsforbindelsen i byrådet vil forsvinde. Der burde i den forbindelse i Aalborg kommune være en borgerafstemning om Egholmforbindelsen.

Det er uanstændigt, at man besværliggøre borgernes mulighed for at lave ordentlige, velbegrundede høringssvar ved at lave en helt utroligt kort proces på EN måned, som oven i købet ligger hen over julen. Samtidig er det beregnende og arrogant at lukke høringsfristen dagen efter, at det nyvalgte byråd har haft mulighed for at træde sammen.

Rekreative områder.
Mange rekreative områder og åndehuller omkring Aalborg vil blive ødelagt eller i hvert fald blive mindre attraktive, hvis Egholmmotorvejen bliver vedtaget. Det gælder f.eks. Østerådalen, det flotte naturområde omkring Drastrup, Hasseris Enge, Vestre Fjordpark, Lindholm Strandpark og ikke mindst Egholm.

Disse områder bruges af mange borgere i Aalborg og omegn til mange forskellige aktiviteter, gåture, cykelture, løbeture, skovture, skolearrangementer, børnehavearrangementer, familiearrangementer, firmaarrangementer mm., for slet ikke at tale om de store aktiviteter på selve fjorden. Disse aktiviteter vil blive stærkt svækket, rent natur-, lugt- og støjmæssigt, hvis Egholmsforbindelsen bliver en realitet.

Der er heller ingen tvivl om, at fugle- og dyreliv vil blive påvirket negativt af en sådan forbindelse. Selve Egholm er en Oase her i vores by, det er da helt fantastisk og ekstraordinært.

Alt for mange rekreative områder vil simpelten blive spoleret af Egholsmotorvejen - det vil være synd og skam for os alle - og ikke mindst for næste generation.

Og også for mindst 100.00 turister årligt.

Støj:
Jeg bor tæt på Hasseris og færdes meget i Høje Hasseris, hvor der er en pragtfuld udsigt ud over Limfjorden, Egholm og Vendsyssel - og i øvrigt også til Himmerland, hvor man i klart vejr kan se helt til Tinghøj Tårnet 40 km borte, syd for Rold skov - og samtidig også en del af motorvej E45 syd for Svenstrup 10 km borte. Ganske rigtigt, jeg er på en af Aalborgs mange toppe - som i øvrigt fortsætter til Skalborg. Der er en fremherskende ro og mange har fundet dette herlige sted at gå, løbe og cykle ture med den pragtfulde udsigt - og specielt i skumringen kan de flotteste solnedgangens opleves i selskab med fuglene, som synger solen ned.

Det er ingen hemmelighed, at der overhovedet ingen beskyttelse er mod vestenvinden i dette område - og vestenvind er der jo oftest. Det er også logisk for de fleste, at hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet vil det pga. vestenvinden være helt umuligt at støjdæmpe larmen fra motorvejen i de højdedrag, som ligger øst for Egholmvejen - og det berører Skalborg, Høje Hasseris, Skovbakken og på Nørresundbysiden Lindholm Høje og området omkring Skansevejen. Der vil også komme lugtgener ført med vestenvinden.

Det flotte view, jeg netop har beskrevet, bliver i hvert fald i mine øjne, samtidigt totalt spoleret med udsigten henover en motorvej - og det vil være både mod Syd, Nord og ikke mindst vest.

Det er da meget ulogisk at etablere en motorvej vest for beboelige (og for den sags skyld også ubeboelige) højdedrag, hvor det vil være umuligt at støjdæmpe mod.

Endvidere færdes jeg meget i Aalborgs vestby - og på Egholm - her vil støj og lugt fuldstændig splitte området af.

Trafik:
Al trafikken fra Hasseris området og hvad der ellers ligger i forlængelse deraf af områder i midtbyen / byen, hvor det vil være den nærmeste afkørsel/påkørsel, vil køre igennem området via det primære vejnet.
Og er man vant til at køre i området, skal der ikke meget fantasi til at forestille sig konsekvenserne af det....

Projektet budgeterer i øvrigt ikke med noget der har med det lokale vejnet at gøre ud over at koble sig på det.

Under Lien, som er der hvor Afkørsel/påkørsel Nørholmsvej rammer har 40 km/t begrænsning og 3 chikaner. Grunden er at det er skolevej for områdets børn , der går på Aalborgs største skole. KFUM hallen ligger lige ved siden af hvor mange børn går til fodbold/håndboldtræning... Desuden ligger der 3 børnehaver i området tæt på.

Selvom Egholm-motorvejen bygges vil der stadig ske uheld i tunnellen.

Hvad hjælper det, at lede trafikanter som skal til Fr.havn over på Egholm-motorvejen?

Hvis trafikanter på vej mod er kommet forbi udfletningen til Egholm-motorvejen, skal de stadig ved omkørsel ledes gennem byen. Måske endda værre end tidligere, hvis de søger mod den nye mortovej gennem midt- og vestbyen. Ellers er der ingen forskel i forhold til i dag.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre

Økonomi Vest contra øst mm.:
Det her kan gøres grønnere, hurtigere og billigere.

Det er uansvarligt at træffe en beslutning uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt.

Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst.

Jeg ser gerne at en mindre omfattende og mere realistisk løsning med et ekstra tunnelrør i øst undersøges sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd. Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og udføres i starten af anlægsprocessen.

Løsningen skal tage udgangspunkt i nuværende + fremtidig planlagt byudvikling i og omkring Aalborg. Og skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks Klimalov herunder en "grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter."

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Det vil derfor til gavn for borgere i Aalborg, både øst og vest, at der udføres en ny og seriøs undersøgelse vedr. en østforbindelse.

Egholm:
Egholm -Aalborgs oase.

Egholm – en lille, støjfri og idyllisk ø, i Aalborg vest, tæt på Aalborg centrum. Blot 5 minutter med færgen (som i sig selv er en frisk og herlig oplevelse) – og man er pludselig – ja, ikke bare "på landet", men i naturen - simpelthen en Oase midt i Aalborg..

Man kan vandre på Egholm, og opleve både skov, marker, og ikke mindst stranden, med lavt vand, krabber, og i sæsonen, masser af "baby"-rødspætter om fødderne. Man kan opleve fugle, samt måske være heldig at se den spættede sæl.

Alt dette under 5 km. Fra Aalborg centrum!

Den vestlige del af Egholm og de lave vande mod vest er en del af et internationalt fuglebeskyttelsesområde, og Egholm er hjemsted for flere sjældne, eller ligefrem truede arter, f.eks. lysbuget knortegås, strandtudse og langstilket filtrose.
På vores lille ø findes desuden både lejrplads og shelters, samt en traditionsrig restaurant, og en stor, privatbetalt, naturpark er under planlægning.

Egholm er fuldstændig unik, som den lille perle af natur og fred den er, så tæt på en stor by som Aalborg! Sammen med områderne syd og nord for øen, er den uvurderlig som rekreativt område, og er i høj grad med til at gøre Aalborg attraktiv.

Ifølge Aalborg kommunes egen hjemmeside, besøges Egholm hvert år af op mod 100.000 mennesker, såvel aalborgensere som turister.

Aalborg kommune praler altså gerne af vores unikke lille ø – men er alligevel parat til at slagte den, ved at lave en motorvej henover! – For naturligvis bliver Egholm aldrig den samme, hvis motorvejen bliver en realitet! Aalborg gør heller ikke..

Natur
En motorvej, der er planlagt helt tæt langs Aalborg Vest, hen over Egholm og op over Lindholm i 10 meters højde.
Tæt på børn, voksne, dyr, gennem skov og eng, over strand og vand. Gennem sjældne og pressede dyrearters levesteder. Fredelig grønne områder påvirkes af støj og mikroplast. Dejlige steder, der vækker minder for mange i Aalborg: Friluftsbadet, Egholm, Drastrup Skov, Verdens Ende, Lindholm Høje... for bare at nævne nogle få. Disse steder vil mere eller mindre miste deres værdi som steder, hvor vi kan slappe af og lade op.

Der findes bedre og billigere og langt mere moderne alternativer, der bør undersøges.
Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet opdaterer VVM'en for kun én linjeføring uden at se på alternativer, der er mere skånsomme for vores mennesker og miljø og natur.

Jeg ser frem til et retvisende beslutningsgrundlag med belysning af disse alternativer, navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i øs, mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med effektive støjværn på E45 og gerne andre klimavenlige optimeringer af trafikforholdene.

Forurening:
Utallige undersøgelser viser, at støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give massiv trafikstøj i hele byen. I forvejen er vestbyen i Aalborg grundet vestenvinden konstant udsat for støj fra lufthavnen.

Strandegnene på sydsiden af Limfjorden mod Egholm indeholder værdifulde vandreservoirer, som blandt andet binder forurening og CO2. At mindske dem, vil give yderligere CO2 udslip. Tiden er løbet fra klimaskadelige infrastruktur.

På stranden over mod Eghom (stadig på sydsiden af fjorden), er et gammelt asbestlager bestående især af tagplader nedgravet. Oprydningen af dette er ikke indregnet i prisen for den nuværende linjeføring. Men bør dog rydddes op alligevel.

Motorvejslinjeføringen vil komme til at gå gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Rimelighed
Det er vel rimeligt, at de ønsker beboere som kommer til at bo tæt på motorvejen vejer mere end de virksomheder, beboere og erhverv som får gavne af motorvejen i det nordjyske. Det er trods alt førstnævnte, som vil blive generet af støj, forurening og udsigt og som vil påvirke deres vanddepoter ,natur , rekreative områder mm - derfor burde der laves en undersøgelse, hvor mange af disse som ønsker denne vanvittige motorvej - jeg er sikker på, at det vil være et overvældende flertal af disse, som er modstander af motorvejen. Derfor bør beboere i Dall, Drastrup, Hasseris, Lindholm og højdedragene i disse områder mm. blive involveret i en meningsmåling ang denne motovej - det vil være ret og rimeligt.

Desuden er det urimeligt, at der ikke siden 2014 er undersøgt alternative muligheder for en 3. limfjordsforbindelse, f.eks mod øst - tilstødende den allerede eksisterende motorvej. Der er sket meget siden undersøgelsen fra 2014, bl.a. er industrien øget gevaldigt øst for Aalborg samtidig med, at det nye superhospital ligger her - så her skal der alligevel udbygges til- og afkørselsveje.

Det er også beskæmmende, at en motorvej vest for højdedragene i Aalbor Syd og vest samt Lindholm i vest vil blive meget støjplaget af en kommende motorvej, det vil være umuligt at skærme støjen op ad til - og vinden kommer jo for det meste fra vest - det vil forøge støjen op ad til. Endvidere vil mortorvejen flere steder blive opført i fra 4 -10 meters højde , det vil både syns- og støjmæssigt gøre opførelsen til en katastrofe.

Sanselige indtryk bliver spoleret.
Prøv at stå på Høje Hasseris med udsigt ud over Himmerland til den ene side, Limfjorden og Egholm lige frem og Vendsyssel til den anden. Et dejligt syn, med tilhørende fuglesang og dejlig frisk luft, en sanselig

oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at stå ved "Verden ende" i Lindholm søpark med udsigt til Egholm og limfjorden mod vest, med udsigt til sæler, svaner, gæs og et rigt dyreliv vedfjorden. Et dejligt syn, med masser af frisk luft med vestenvinden, en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at tage færgen til Egholm, gå øen en rundt på en dagtur - eller cykel øen rundt - begge med masser af mulighed for pauser med udsigt til et rigt dyreliv, en befriende oase midt i en pæn stor by. Tag de mindre børn med til de børnevenlige strande, fang krabber eller hold skovtur på de mange lækre pladser rundt om på øen. Tag familien med på weekendophold på den store lejrplads med shelters og nyd den dejlige fred og ro. Mange skoler og børnehaver bruger øen som udflugtsmål for hel- eller halv-dagture til et sted, hvor der er masser af aktiviteter og ikke mindst fred og ro. En sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i hele Aalborg daglige positive oplevelser - og inspirerer til sammenhold og fællesskab på et meget fredeligt område for familier, firmaer, skoler, børnehaver, institutioner mm.

Prøv at sejle på Limfjorden fra Aalborg mod Egholm - i kano/kajak, i sejlbåd, i motorbåd eller på paddleboard og nyd fuglelivet,udsigten, landskabet, naturen , sælerne - ja selv en delfin i ny og næ. Det er der rigtig mange som gør i dag. Tag på aftentur og nyd solnedgangen i vest. Igen en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r sejlere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til fællesskaber og sammenhold,

Alle disse sanser vil lide et frygetligt knæk, hvis Egholmotorvejen bliver til noget, det er ganske logisk - og en tragedie. Det vil gå ud over borgernes velbefindende, det vil smadre alle de friområder som ligger mod vest og Aalborg vil blive en by uden særlig mange rolige åndehuller. Det er en skandale. I værste fald vil det bringe depresioner til mange af Aalborgs borgere.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.

Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Per Bussborg Jensen
[redacted]
[redacted]

[redacted]

Indsigelse mod lov om tredie Limfjordsforbindelse hen over Egholm

Ender det her projekt i en økonomisk katastrofe?
Det har alle ingredienserne og løser ikke trafikproblemerne.

Lovforslaget omhandlende en tredie Limfjordsforbindelse er baseret på en særdeles mangelfuld VVM rapport og Transportministeriets manglende vilje til at lytte, risikerer at komme til at koste staten og dermed borgerne mange flere penge end de vanvittige 7,9 milliarder, der er budgetteret med.

Jeg har endnu tilgode at se et stort projekt holde sig indenfor budget, og det her projekt, tror jeg kan ende med at løbe helt af sporet.

En forældet løsning med store omkostninger for mennesker og miljø
Egholm løsningen er en forældet løsning, der ikke kan løse trafikproblemerne, og vejen ligger det helt forkerte sted i forhold til byens udvikling.
Siemens Gamesa, Bladt, Fibertex, Aalborg Portland, Aalborg Containerhavn, fragtmandscentraler, GomSpace, det nye Supersygehus, Nordjysk Videnspark og Gigantium hallerne ligger alle i den stik modsatte retning af den foreslåede motorvej og er slet ikke med på det kort, der er anvendt til lovforslaget.

Prisen på projektet er beregnet før pandemien ramte verden.
Byggematerialer som træ, stål og jern, brændstof mm. er steget voldsomt i pris efter pandemiens start og vil uden tvivl fordyre projektet betydeligt.
I notat tilknyttet VVM findes følsomhedsberegninger for bl.a. øget anlægspris på 10%.
Dansk Industri skriver f.eks. i maj måned på deres website, at priserne på stål nu er 49,8 pct højere end for et år tilbage. Hvordan ser det ud om et år, to år, tre år....? - hvem har den berømte krystalkugle?

Forsinkelser pga. pandemien
Projektet risikerer at blive ramt af forsinkelser pga. svigt et eller andet sted i forsyningskæden f.eks. råvarer, elektriske komponenter til el-installationer, reservedele til maskiner etc.
Forsinkelser betyder fordyrelser - projektet stiger i pris.

Vi har allerede set prisen på det nye supersygehus stige, pga. forsinkelser som følge af coronaen, og fordi priserne på byggematerialer er steget.
Er vi så naive, at vi tror pandemien er overstået? Hvis ikke den er, så vil vi igen risikere at skulle sende folk hjem fra arbejde og forsinke projektet - igen en fordyrelse.
Faciliteter til alle de håndværkere, der skal arbejde på projektet skal indrettes med mere plads, så der kan holdes afstand. Mere plads er lig med flere bygninger og igen bliver projektet fordyret.

Og så er der alle de uforudsete udgifter, pandemien kan medføre.

Det virker som et usikkert tidspunkt at søsætte så stort et projekt. Med de prisstigninger vi ser i øjeblikket, hvad kan de samlede omkostninger så ikke udvikle sig til i løbet af de mange år, byggeriet skal stå på?

Den smarte og fornuftige politiker ville træde på bremsen og kræve en timeout til at undersøge bedre og billigere alternativer.
Og alternativer er der, men man har bare aldrig brugt tid på at undersøge dem.
Man har med skyklapper på fulgt én mulig vejløsning.
Skylder man ikke alle Danmarks borgere at forvalte deres penge på bedst mulig vis?

Asbest
Et andet problem, der vil kunne fordyre motorvejen væsentligt er asbest.
Udgifter til at håndtere asbest er ***ikke*** indregnet i den samlede anlægspris.
Der er asbest adskillige steder på tracet hvor motorvejen er planlagt selvom Transportministeren hårdnakket benægter.
Er han ikke blevet korrekt informeret af kommunen?

Enhver kan se asbesten ligge frit langs fjordens kanter. Tænketanken GeoHav har hentet og analyseret materialer fra bl.a. Aalborg kommune og det gamle Nordjyllands Amt, og de viser sort på hvidt, hvor asbestdepoterne ligger.
Men Transportministeren håner og latterliggør de, der kommer med beviserne og beskylder dem for at leve i deres egen virkelighed. Er det et dansk ministerium værdigt?

Er det en del af Aalborg kommunes plan, at få staten til at løse og betale for et kæmpe asbestproblem skabt af kommunen selv ved at give tilladelse til dumpning i depoter omkring Aalborg og i Limfjorden?

Der står i forslaget til lov om tredie Limfjordsforbindelse, at man vil tage de nødvendig jordbundsprøver for asbest og træffe de rigtige foranstaltninger, hvis man møder det.
Hvorfor vil transportministeren ikke tage de jordbundsprøver, inden projektet godkendes, så man ikke træffer beslutninger på forkert grundlag og risikerer store ekstraudgifter og forsinkelser?

Iøvrigt er det i strid med gældende miljølovgiving ikke at foretage undersøgelserne ***inden*** VVM rapporten godkendes. Der ligger EU dom på dette fra en sag i Tyskland.

Det risikerer at blive en skandale af gigantiske proportioner, når omfanget af forureningen kommer frem, og det gør den, for asbesten er der.
Er politikerne virkelig så forhippede på at tækkes erhvervslivet mod nord, at man er parat til ignorere alle advarsler og sætte borgernes sundhed og økonomi på spil?

Hvem ved - om nogle år er det måske Hr. Benny Engelbrecht der sidder foran en rigsret, for ikke at forvalte sit embede i henhold til gældende lovgivning? Men så er det jo for sent!

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
[redacted]

Mou 2/1-2022

Indsigelse mod lov om tredie Limfjordsforbindelse hen over Egholm

Hvorfor mangler stort set alle rekreative foreninger på kortet, der danner baggrund for Egholmforbindelsen?

I det sammenfattede skema i lovudkastet kan man læse dette:

Miljø- og naturmæssige konsekvenser (negative):
"Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø.
Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen"

Den sidste sætning markeret med fed skrift er en lodret løgn!!!

I området hvor motorvejen vil påvirke alt liv fremover finder man:
3 roklubber
3 kajakklubber
1 surt-supklub
2 sejlklubber
Søspejdere
Friluftsbad/Vestre Fjorpark
1 dykkerklub
1 lystfiskerforening
1 Vinterbaderklub
Aalborg Freja fodboldklub
Aalborg Væddeløbsbane
Kolonihaver
Skoler
Legepladser osv.

Hvorfor er alle disse rekreative klubber og områder "glemt" på kortet, der skal danne grundlag for en motorvej, der ødelægger det for så mange?

Natur bliver ødelagt for altid - det er ikke kun i anlægsfasen
Hasseris Enge får en motorvej hen over sig - den er der da for evigt og ikke kun i anlægsfasen.
Borgernes rekreative områder bliver ødelagt for evigt.
Egholm får en motorvej for evigt - hvordan kan det kun forstyrre i anlægsfasen?
26.000 boliger bliver påvirket af støj for evigt - hvordan kan det kun forstyrre i anlægsfasen?

Det er simpelthen arrogant og uforskammet at Vejdirektoratet negligerer de miljø- og naturmæssige konsekvenser på den måde for at fremme deres egen sag.

VVM rapporten er noget makværk og borgerne høres ikke.

I lovforslaget vil Vejdirektoratet og Transportministeren nu have al magt over området, og tilsidesætte love og regler, for at vi som borgere ikke kan klage. **Hallo, vi lever i et demokrati!**

Hvorfor opfattes Transportministeriet og Vejdirektoratet som de, der ved hvad der er bedst for borgerne i Aalborg og Nordjylland?
De har blandt andet lyttet til et byråd i Aalborg, der er ude af trit med borgernes ønsker.
Det sidste kommunalvalg viste med al tydelighed, at borgerne ikke ønsker denne vej.

Hvorfor skal borgerne i Aalborg betale prisen for at virksomheder nordpå skal kunne køre hurtigere fra A til B? Hvorfor skal naturen og miljøet betale prisen?

Det er på tide politikerne vågner op til virkelighed vi befinder os i.
Vi skal passe på den natur vi har - biodiversitetskrisen er reel og denne motorvej vil blot gøre den værre.

Det er på tide at tænke kreativt, hvis vi I Danmark skal hævde at være foregangsland.
Asfalt og atter asfalt er ikke løsningen på problemerne - der må tænkes anderledes.

Hvor er de politikere, der vil være deres opgave voksen og ikke bare blindt følge i de gamle politikeres fodspor? Verden har forandret sig, og vi ved idag meget mere om miljø og mennesker, end vi gjorde for 25 år siden.
Alligevel vil politikerne ikke tage ved lære og gøre alting som man altid har gjort.

Hvor er det folketingsmedlem, der tør bryde mønsteret og sige at nok er nok.
Træd frem og fortjen vores respekt!

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
[redacted]

Høringssvar vedr. planen om en 3.limfjordsforbindelse hen over Egholm

Havde høringen gået på blot en 3. limfjordsforbindelse, så ville jeg helt klart positivt og med optimisme have skrevet et høringssvar om det oplagte ekstra tunnelrør eller en Citytunnel.

Citytunnellen er en langtidsholdbar løsning. Den vil reducere antallet af uheld markant – uheld som nu er årsag til irritation og mange spildte trafiktimer.
Den skal gå fra Aalborg City/Østre Alle til Nørresundby og fletter først ind Nord for fjorden. Derved er de mange problemer ved Kridtsvinget væk. Ideen er udformet af Civilingeniør Anker Lohmann- Hansen efter korrespondance med en af landets førende trafikfolk Otto Anker Nielsen fra DTU. En løsning til 2,5mia.

Det er NU vi skal lytte til fagkundskaben !!! – det er ikke for sent 😊

Aalborg er jo ikke en rund, men en aflang by som går langt ud mod øst med en masse trafikskabende aktiviteter. Vejdirektoratets kort lyver ved ikke at medtage nogle virksomheder i Aalborg Øst, og ved at skære containerhavnen fra.
Sige DU bare PYT til det ?

Langt de fleste bilister har brug for at passerer gennem Limfjordstunelen og det er her vi har et problem som SKAL løses – og det opnåes IKKE ved en vej via Egholm som kun vil aflaste 24%, hvilket hurtigt spises op af den generelle trafikstigning
Siger DU bare PYT til det ?

Det er for mig et mareridt, at der ene og alene fokuseres på en løsning, hvor vejen er placeret FORKERT !!! – og derfor IKKE løser vore trafikale udfordringer.
Egholm-løsning som oven i købet er langt over 3 x SÅ DYR som det brugbare alternativ. En løsning som samtidig fuldstændig og aldeles ødelægger en perle, som vi her i Nordjylland har fået foræret af naturen.
Siger DU bare PYT til det ?

Egholm har en helt ubeskrivelig værdi for Aalborg og Nordjylland. Det er byens lunger – stedet hvor vi kan tage hen og nyde stilheden og naturen med familien, kæresten, en god ven eller blot helt alene. Egholm er en perle som mange byer ville ”gi deres arm” for at få !!!
Siger DU bare PYT til det ?

Det er ikke blot en ø som er vigtig for os mennesker – for dyrene er den essentiel.

Egholm-anlægget vil ligge meget tæt på Natura 2000 områder og flere beskyttede bilag IV-arter og deres habitater vil blive truet yderligere – ulovligt ?
Siger DU bare PYT til det ?

Det bør efterhånden være alle bekendt at Den lysbugede Knortegås har Egholm som vigtigt fouragerings sted inden de atter drager langt nordpå.
Siger DU bare PYT til det ?

Og hvad med den specielle plantevækst på Egholm –
siger DU bare PYT til det ?

Når jeg er nysgerrig og spørger HVORFOR ?
Så er det eneste svar : ”Beslutningen er taget”
Det minder lidt om sætningen – ”fordi jeg siger det”. Den holder ikke her!!!
Vi taler voksne med voksne, så fortæl mig de ægte gode begrundelser.
Hvis de findes så svar mig venligst på følgende :

Hvorfor : betale 7,9mia for en ødelæggende og ikke fremtidssikret Egholm-løsning, når der for 2,5mia kan bygges en fremtidssikret løsning uden nedenstående gener?
Hvorfor : udsætte yderligere 26.000 mennesker for sundhedsskadelig støj?
Hvorfor : risikerer stor asbest forurening, da Egholm-linieføringen skærer gennem Store Asbestdeponier som Aalb. Eternit nedgravede i 1977-88?
En forurening som kan skade 1/3 af byens vandreservoier!

Var det en svær opgave ?

Husk det er din opgave som folkevalgt at lytte, evaluerer, tænke efter og mærke efter og - at kunne se også os andre i øjnene – også de fremtidige generationer!
.
Det er nu den rette beslutning skal tages – måske det er at undersøge nogle ting nærmere ? Hvad betyder et par år mere i denne store vigtige og UIGENKALDELIGE beslutning ?

Det er ikke for sent

Med håb
Pia Lindbergh

Den 2. januar 2022

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer

Høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Jeg kan ikke anbefale at den 3. Limfjordsforbindelse går over øen Egholm af flere grunde, som er følgende:

1. Den påtænkte motorvej vil gå igennem OSD- områder i det vestlige Aalborg og Nørresundby. Disse områder forsyner i dag det meste af Aalborg By og Nørresundby med drikkevand. I VVM er der beskrevet, at forholdene her vil forblive uændret, hvilket ikke er korrekt, da der både ved anlægsarbejdet og den videre brug af motorvejen vil være risiko for forurening af drikkevandsboringerne.

2. Den påtænkte motorvej vil ikke medføre den ønskede ændring af trafikken fra E45 til vestforbindelsen, da Aalborg Kommune netop udvikler byen i den østlige del af Aalborg, her kan nævnes det nye super sygehus, Aalborg Havn, Erhvervsområder, AAU og mange nye boligområder. Der sker slet ikke den udvikling i det vestlige Aalborg blandt andet pga. grundvandsbeskyttelsesområder. E45 hænger ikke sammen med vestforbindelsen nord for Limfjordstunnellen, hvilket også vil besværliggøre flytning af trafikken fra Vendsyssel til vestforbindelsen. Det vil faktisk kun være Jammerbugt, som vil have glæde af den, når de vil en smut til Aalborg Storcenter.

   Mit håb har altid været, at Vejdirektoratet ville kunne optimere trafikken igennem Limfjordstunnellen, dette er dog aldrig sket. Som borger i Aalborg har jeg bemærket, at det Aalborg by's interne trafik, som får Limfjordstunnelen til at sande til.

   Aalborg Kommune i gang med at udbygge et nyt kæmpe byområde i Nørresundby lige op til E45. Dette område er Stigsborgkvarteret. Der planlagt direkte udgang til E45 fra Stigsborgkvarteret, hvilket vil medføre endnu større kødannelser på E45, så der skal findes en løsning på dette på sigt.

   I VVM beskrives den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som et alternativ, hvis der er for meget trafik på E45. Det kan kun blive et alternativ, hvis tunnelen er brudt sammen, for hvad er meningen med at flytte trafikken fra E45 over på en vestlig forbindelse, når al udvikling i Aalborg sker og er påtænkt skal ske i det østlige Aalborg. Det vil kun medføre et større CO_2 aftryk. Aalborg Kommune og Regeringen har strategier om at være mere grønne og bæredygtige, hvilket endnu en motorvej ikke vil fremme. Bemærk et land som Østrig har sagt nej til mere motorvej til deres skisportssteder på grund af CO_2 belastningen, måske Danmark kunne lære noget her.

3. Aalborg Kommune har ikke mange grønne rekreative områder, der ikke er belastet med trafikstøj, dog har vi nogle områder endnu. Her kan nævnes Fjordparken, grønne områder langs fjorden både i Aalborg og Nørresundby, som er bynære. Øen Egholm skal også nævnes i den forbindelse. Jeg har sammen med mine børn været på teltlejr om sommeren på Egholm gennem flere år, hvor vi

oplevede naturen både til vands og på land. Vi har altid følt, at vi var et specielt sted langt væk fra alting og så alligevel ikke. Vi var kun 10 min fra Aalborg by. Denne følelse af frihed skal man selv afprøve for at kunne forstå det. Jeg bliver derfor så harm, når jeg læser i VVM-redegørelsen for den 3. Limfjordsforbindelse, at Vejdirektoratet ikke vurdere det som væsentligt, når ovennævnte områder vil blive påvirket af trafikstøj fra den påtænkte motorvej. Jeg forstår slet ikke Aalborg Byråd ikke har haft bemærkninger til dette, da netop disse områder er en del af Aalborgs DNA. Jeg er både harm og ked af det på Aalborgs vegne, at vi på sigt vil miste disse rekreative områder. Vi vil selvfølge stadigvæk have dem, men de vil blive støjbelastet af trafikstøj. Trafikstøj er blevet noget man som borger lægger mærke til, når man er ude i naturen. Jeg plejede at gå tur i Østerådalen, det gør jeg ikke mere på grund af støjen fra E45. Det virker ikke afslappende at gå tur i områder, der er belastet af trafikstøj.
Ydermere vil ca. 25.000 borgere blive belastet af trafikstøjen fra den påtænkte motorvej. Husk på at motorvejen ligger vest for hele Aalborg by og Nørresundby, hvilket vil medføre, at mange flere end de 25.000 borgere vil føle sig generet af trafikstøjen fra vestforbindelsen, da motorvejstøjen vil kunne høres i en afstand på flere kilometer væk fra motorvejen, når vinden kommer fra vest. Dette vil blive en øjenåbner for mange, da det ikke er muligt at støjdæmpe væsentligt, når den påtænkte motorvej skal ligge på højbroer.

4. Jeg mener, at VVM-redegørelsen for den 3. Limfjordsforbindelse er ufuldstændig, da eternitdepoterne burde have været med vurderingen i den allerede udarbejdede VVM-redegørelse. Endvidere mener jeg også at de økonomiske konsekvenserne for til- og frakørsel fra den påtænkte motorvej til Aalborg by ikke er vurderet. Denne trafik vil medføre, at Aalborg Kommune vil skulle ændre på kommuneveje og foretage støjdæmpning af boliger, som vil blive støjbelastet af trafikken til og fra motorvejen.

Jeg håber så inderligt, at Folketinget vil tænke sig grundigt om, for hvis motorvejen bliver etableret, så vil Aalborg by blive omkranset af to motorveje med de støjgener, som motorveje medføre. Vores bynære rekreative områder vil blive støjbelastet og dermed ødelagt. Vores drikkevand i Aalborg by vil være i konstant fare for en evt. forurening.

Den forventede mindre trafik på E45 vil ikke vise sig, der vil kun være mere trafik og dermed større CO_2 belastning.

Venlig hilsen

Pia Mathiasen

Indsigelse/Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er generelt for en udbygning af trafikkapaciteten over Limfjorden, men støtter på ingen måde den planlagte Egholmforbindelse.

Der er mange begrundelser imod den planlagte Egholm-løsning, hvilket også fremgår af den overvældende interesse og modstand mod linjeføringen. Ligeledes finder jeg processen omkring valg af løsning og anlægsloven stærkt kritisabel. Det grundlag, som Folketinget skal træffe beslutning på, er derfor efter min mening helt utilstrækkeligt. Ikke mindst når man tænker på projektets enorme konsekvenser i lyset af linjeføringens begrænsede trafikale fordele – hvis nogen. Konsekvenserne står slet ikke i et rimeligt forhold til Egholmløsningens begrænsede trafikale effekt.

Indsigelse mod processen for valg af løsning og selve anlægsloven:

Men lad mig starte med indsigelse generelt mod den proces, som nu fører til forslag om anlægslov for Egholm-løsningen:

1. Beslutningen om den valgte løsning er meget gammel, og bygger slet ikke på den aktuelle situation og nyeste viden:
    a. Vi har i dag en helt anden klimadagsorden.
    b. Der er erkendt problemer med asbestdeponering i området for linjeføringen
    c. Linjeføringen går henover betydelige drikkevandsressourcer
    d. Udviklingen i Aalborg foregår mod øst, og trafikbelastningen derfor ligeså (Supersygehus, industri mv.)
    e. Linjeføringen i vest går gennem lavtliggende områder, således at forureningsbegrænsende tiltag i praksis ikke er mulige. Eks. at motorvejen flere steder skal hæves mange meter og dermed at støjgener ikke kan begrænses, men tværtimod vil blive forstærkede! Sådanne praktiske forhold var slet ikke en del af debatten og visualiseringen tidligere.
2. I udkast til anlægsloven er der uacceptable begrænsninger af klageadgang, og samtidigt tilsidesættelse af øvrig lovgivning i anlægsperioden
3. De vigtigste argumenter for den valgte løsninger forekommer at være, at det er den løsning, som man tidligere valgte, og at det kan ikke ændres!

Når man planlægger en så omfattende anlægsløsning med uoprettelige konsekvenser for Aalborg by, så er det ganske enkelt uacceptabelt, udemokratisk og frem for alt uklogt, at det ikke sker på baggrund af en ordentlig proces med belysning og udvælgelse af alternativer/løsningsmodeller, som bygger på den nuværende viden og harmonisering med de dagsordener, som eksisterer i dag og for fremtiden. Her har hele grundlaget for valg af løsning jo ændret sig markant.

Tilhængere fremhæver bl.a. at Nordjylland samlet står bag en tredje Limfjordsforbindelse. Dette er givet helt korrekt, men dette er ikke en støtte til den valgte linjeføring over Egholm! Alle de Nordjyder, som ikke bor i området, svarer positivt til en forøgelse af trafikkapaciteten, men har jo ikke et forhold til den konkrete linjeføring.

Et valg på det nuværende grundlag vil være en katastrofe, som jo ganske enkelt ikke kan omgøres. Derfor fortjener denne vigtige anlægsløsning en ordentlig og tidssvarende belysning af alternativer og deres positive og negative konsekvenser.

Indsigelse mod Egholm-løsningen:

Ud over processen, så er selve Egholm-forbindelsen ganske enkelt ikke den rette løsning på de trafikale kapacitetsproblemer over Limfjorden i Aalborgområdet. Efter min mening især af følgende grunde:

1. **Egholm-løsningen er ikke en løsning af belastningsproblemet.** Dette viser data og fremskrivning af trafikudviklingen. Derudover er det for alle brugere af nuværende Limfjordsløsninger i Aalborg åbenlyst, at kapaciteten i den eksisterende tunnel skal udbygges og forbedres, således at de reelle problemer ifm. uheld og kødannelse ved spidsbelastninger forbedres. Der er fremført studier over trafikbelastningen over døgnet osv. og ifm. uheld. Disse spidsbelastninger vil en Egholmlinje kun i ringe grad - eller slet ikke - afhjælpe. For ikke at tale om situationen, når den nuværende tunnel skal vedligeholdes og i væsentlig grad repareres. Behov for en omfattende reparation er jo erkendt!
2. **Egholmløsningen er langt dyrere end de umiddelbare alternativer.** Sammenlignes Egholmforbindelsen med ekstra tunnelrørskapacitet, så er merprisen betragtelig. Op mod en dobbelt omkostning. Det er ganske enkelt en uansvarlig anvendelse af Skatteydernes penge.
3. **En miljømæssig katastrofe for Aalborg.** Egholmforbindelsen vil påføre en betydelig del af Aalborg Vestby en betydelig øget miljøpåvirkning i form af uacceptable støjgener, indelukning af Aalborg by mellem motorveje, fjernelse af/påvirkning af mange rekreative områder osv. Grundlaget for Egholm-forbindelsen er slet ikke ordentligt belyst mht. konkrete løsninger af de langtrækkende miljømæssige forringelser. Det er derfor helt umuligt for menig-mand at kunne vurdere konsekvenserne og den konkrete betydning for området, beboerne, dyreliv osv. De mange sparede penge ved at fravælge Egholm-forbindelsen ift. ekstra tunnelkapacitet kunne så hensigtsmæssigt gå til at miljøforbedre, således at beboere rundt om den nuværende motorvej fik en forbedring, i stedet for at en endnu større del af Aalborgs beboere skal påføres en katastrofal miljøbelastning.

Der kan tilføjes en lang række yderligere argumenter og nuanceringer mod Egholmforbindelsen, som i øvrigt er godt belyst i debatten i Aalborg og i modstanden mod Egholmforbindelsen. Jeg tilslutter mig derfor helt generelt modstanden mod Egholmforbindelsen som værende løsningen på de trafikale problemer omkring passage af Limfjorden.

Med venlig hilsen

Poul H. Nielsen

[redacted]

[redacted]

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst
Specialkonsulent
Tommy Tvedergaard Madsen
Direkte +4522568464
ttm@rn.dk
22. december 2021

Region Nordjylland, Niels Bohrs Vej 30, 9220 Aalborg Øst
Vejdirektoratet

Høringssvar fra Region Nordjylland

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Finansieringen af 3. Limfjordsforbindelse faldt på plads i juni 2021 med Infrastrukturplan 2035. Region Nordjylland er tilfreds med, at der med det fremsendte "Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse" i offentlig høring er sat gang i processen for den nødvendige anlægslov.

Etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er et vigtigt projekt for nordjysk mobilitet og regional udvikling, og er et kerneinitiativ i den Regionale Udviklingsstrategi (RUS) 2020-2023 og en del af den fælles nordjyske Masterplan for bæredygtig mobilitet fra 2020.

Projektet er omfattet af den gældende Råstofplan 2020 for Region Nordjylland, og Region Nordjylland noterer sig, at Vejdirektoratet vurderer, at det opgjorte forbrug af råstoffer i anlægsfasen isoleret set ikke vil være problematisk ud fra et regionalt og nationalt synspunkt. Samtidig forventer Vejdirektoratet, at projektjord kan anvendes andre steder i vejanlægget, hvilket vil reducere mængden af råstoffer, der skal indhentes til projektet. Region Nordjylland har som mål, at finde løsninger og alternativer til brugen af ikke-fornybare råstoffer.

Region Nordjylland noterer sig, at Vejdirektoratet i forbindelse med detailprojekteringen, og forud for anlægsfasen, vil få foretaget miljøtekniske undersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af fx bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed. Forud for anlægsfasen gennemføres analyser af havbundssedimentet i tunnelrenden i Limfjorden for eventuel forekomst og mængde af asbestfibre. Undersøgelser og vurderinger vil ske i samråd med Miljøstyrelsen.

Vedtagelse af forslaget til anlægslov vil gøre at en række myndighedsopgaver reguleres gennem anlægsloven af Vejdirektoratet og at fx klageadgange fraviges. Vi noterer os, at dette er normal praksis i større statslige projekter og ikke vil have betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Eksempelvis vil natur- og miljøhensyn stadig blive varetaget i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven, og på baggrund af rammerne beskrevet i den opdaterede VVM-undersøgelse. Region Nordjylland tager dette til efterretning og forventer et godt samarbejde om projektet.

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Vi hilser velkommen, at der nu kommer en anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og ser frem til at anlægsarbejdet kan komme i gang.

Med venlig hilsen

Ulla Astman

Regionsrådsformand

Vejdirektoratet

Att: Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Motorvejen vest om Aalborg via Egholm forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), og store dele ligger inden for nitratfølsomme indvindingsområder. Indvinding af drikkevand foregår fra både almene offentlige vandværker, og fra private vandforsyningsboringer. Fra området ledes der vand ind til en tredjedel af Aalborgs borgere, og vandet kan drikkes direkte af hanerne.

Jordbunden i området, hvor motorvejen planlægges er meget sårbar, fordi den består af kridt og kalk med et lag grus og sand over, som ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil forurening der kommer ud på jorden gå direkte ned i grundvandets stormagasin. I dag er hele området allerede beskyttet ved den kommende motorvej. Problematikken er, at anlægsloven ophæver den beskyttelse, selvom Vejdirektoratet og Transportministeriet allerede i VVM siger, at jordbunden er *meget* sårbar, og at der derfor allerede i anlægsfasen vil ske en udvaskning til grundvandet. Det er en høj risiko for en forurening

Det gælder også i drift fasen, hvor der også er vurderes at være en risiko for forurening af grundvandsressourcen. Eksempelvis fra vejsalt, Tungmetaller, Olieprodukter, Organisk og opløst stof og næringsstoffer (kvælstof og fosfor).

VVM forudsætter, at der i anlægsfasen lægges en membran under den fremtidige vejbane. Kan Vejdirektoratet garantere, at denne membran holder hele motorvejens levetid? Ellers vil der være en fremtidig forureningskilde.

Efter udbygning af motorvejen vil der være en potentiel påvirkning af grundvandsressourcen ved nedsivning af vejvand. Selvom motorvejen anlægges som udgangspunkt med grøfter og trug langs vejen, og vejvandet med miljøfremmede stoffer ledes til et system af regnvandsbassiner eller interne bassiner. Regnvandsbassinerne sikrer, at rester af benzin, olie og andre miljøfremmede stoffer fra bilerne bliver bundfældet og skilt fra, før vandet nedsiver eller ledes videre til et vandløb. Selvom det bundfældede materiale opgraves med års mellemrum og køres bort. Så ved vi, at dette ikke afhjælper forureningsproblematikken 100%. Vil afløbsrenderne være dimensioneret til at opsamle fremtidens 3-4 gange skybrud?

Udover ovennævnte forureningskilder, er det en kendsgerning af 60 % af alt mikroplast, der udledes i naturen kommer fra bildæk. Hvert år bliver der for hver kilometer motorvej sendt ca. to ton mikroplast ud i luften, når biler og lastbiler suser forbi. Dette mikroplast skylles ud i naturen via vejenes overfladevand. Problematikken ved mikroplast er, at en del af mikroplasten blæser væk. Og selvom noget kan opsamles i via vejenes overflade vand, så sikre den teknologiske løsning ikke, at der ikke vil kunne blive udledt mikroplastisk til grundvandsressourcerne. I anlægsloven er der heller ikke taget højde, for det mikroplastik, som føres væk af vinden, og lander andre steder, end hvor der opsamles overfladevand.

På den baggrund er det nuværende forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemarbejdet. I og med, der også kan ske en forurening af grundvandet bør andre linjeføringer også tages op til genovervejelse.

Med venlig hilsen

Rikke Gaardboe

[redacted]

[redacted]

Til rette vedkommende.

Et ja til den nuværende linjeføring for Egholmmotorvejen i Aalborg er et klart ja til

1. Stigning i tilfælde af lungehindekræft og andre kræftformer i Aalborg pga. udledning af asbest

2. Udledning af vanvittige mængder CO2 i en tid, hvor klimakriser er hverdagskost

3. Udledning af store mængder mikroplast fra bilernes dæk, direkte til vandmiljøet og beskyttede habitater

4. Voldsom stigning i sundhedsskadelig støj for 26000 beboere

5. Nedlæggelse af 1/3 af Aalborgs drikkevandsressourcer

6. Brud på international habitatbeskyttelseslovgivning

7. Ødelæggelse af naturressourcer og grønne områder

8. Unødvendig brug af skatteydernes penge, på en linjeføring som IKKE vil løse de trafikale problemer

Jeg håber derfor, at du/I vil besinde jer og tage en tredje Limfjordsforbindelse over øen Egholm i Aalborg af tegnebrættet. Jeg uddyber punkterne 1-8 her nedenfor:

Egholmlinjen er ikke vedtaget endnu, og med mit høringssvar her forlanger jeg yderligere undersøgelser, som afklarer forskellige muligheder indvirkning på økonomi, biodiversitet og støjgener, så vi som borgere kan få et retvisende beslutningsgrundlag.

Ad 1: Det er gennem det sidste års tid desværre blevet klart, at kommunen har holdt både placeringen og tilstanden af to større asbestlagre hemmeligt for offentligheden. Asbestlagrene ligger lige ud til fjorden på sydsiden af den planlagte linjeføring, og det vil være nødvendigt at fjerne dem i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil desværre frigive asbest i større mængder både som støv ind over vestbyen i Aalborg og direkte til vandmiljøet. Lagrene er allerede ved at flyde ud i fjorden. Beregninger af prisen på fjernelse af asbestlagrene er IKKE med i den foreløbige beregning af prisen på Egholmforbindelsen. Hvis ikke du som politiker ved det, så er asbest en af de mest sundhedsskadelige fibre fra byggebranchen overhovedet, og Aalborg har i mange, mange år ligget på en trist førsteplads på landsplan over tilfælde af lungehindekræft. Fibrene er små, og kan ikke oprenses forsvarligt uden meget, meget stor påpasselighed. Bare det at nedtage et tag med asbest kræver indpakning af hele huset og hel-dragter og åndedrætsværn for arbejderne. Lad være med at gentage 1960ernes og 1970ernes sundhedskatastrofe! Jeg henviser yderligere til Tænketanken GeoHavs høringssvar af d. 9/21 2021

Ad 2: Beregninger på CO2-udledningen ved bygge-anlægsfasen af Egholmmotorvejen har vist, at motorvejen IKKE kan gøres klimaneutral. Uanset hvor mange el-biler, der kører på den. Samtidig skal forbindelsen på sydsiden gå gennem et større eng-areal. Våde enge er vigtige CO2-lagre OG vigtig habitat for mange fugle, og en ødelæggelse engene vil derfor resultere i dels mindre CO2-lagring, dels færre fugle. Desuden sender et anlægsarbejde som

dette et utrolig uheldigt signal både nationalt og internationalt: Vi viser tydeligt, at vi er ligeglade med CO2-udledning. I Østrig har man taget teten og aflyst planlagte motorvejsanlæg. Det var at læse i Politiken så sent som d. 26/12 2021.

Ad 3: Mikroplast er et alvorligt problem i miljøet. De påvirker os alle, da vi er slut-dyr i mange fødekæder. Det store rekreative fiskeri i Aalborg ved havnen og i Lindenborg Å i Vendsyssel, vil derfor resultatere i at flere fisk – og dermed flere borgere – ophober mikroplast. God appetit, siger jeg bare.

Ad 4: Utallige undersøgelser viser, at støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give massiv trafikstøj i hele byen. I forvejen er vestbyen i Aalborg grundet vestenvinden konstant udsat for støj fra lufthavnen. Undersøgelser viser, at ca. 26000 borger vil påvirkes af vejstøj over 58dB, som anset for den sundhedsskadelig, og beviseligt blandt andet forårsager demens.

Ad 5: Som i Ad 2, går forbindelsen på sydsiden gennem en række enge. Disse enge holder dels på CO2, dels udgør de ca. 1/3 af Aalborg drikkevandsressourcer. Ledes der asbest direkte ud i disse og ud i fjorden, hvorfra det ikke kan oprenses, vil borgerne få asbest i drikkevandet, i fjorden og i nærmiljøet. Det er en katastrofe både på kort og langt sigt.

Ad 6: Egholm er hjem for Natura2000 arter som strandtudser og knortegås. Vi har INTERNATIONAL pligt til at beskytte disse arter (i henhold til EUs habitatdirektiv, bilag 4) og en Egholmmotorvej er derfor direkte lovstridig i henhold til både dansk og europæisk lovgivning. Egholm har økologisk landbrug, som med dyr på græs giver flere insekter og flere sangfugle. Disse habitater forsvinder med Egholmlinjen. Som biolog er jeg nødt til påpege, at arter ikke bare kan flyttes. Er en habitat væk, er arten væk. Så simpelt er det. En art kan ikke genetablere sig, hvis den uddør med habitaten, selvom habitaten genetableres. Den lysbugede knortegås har vinterophold ved Egholm. Noget, der vil forstyrres permanent med en Egholmmotorvej. Som strandtudsen er den Lysbugede Knortegås en paragraf 4-art, og vi har international forpligtelse til at beskytte den. Det vil sige, at den skal skærmes. Det vil IKKE sige, at der skal lægges motorvej gennem dens habitat.

Ad 7: Egholm er et grønt åndehul for borgere især i Aalborg og omegn. Hver dag sejler flere på dagstur, tager derover for at gå en tur, løbe en tur, lufte hund eller spise på kroen - alt sammen noget som vil forsvinde, hvis man lægger en motorvej igennem. Den nuværende foreslåede linjeføring går direkte forbi beboelseskvarterer, som er kendt for deres ro og natur

Ad 8: Indledende undersøgelser har vist, at Egholmlinjen er klart den dyreste forbindelse frem for et yderligere tunnelrør ved den eksisterende motorvej under Limfjorden i Aalborg Øst. Det er direkte uansvarligt at bruge skattepenge på en Egholmlinje, når en øst-forbindelse vil være langt billigere. Aalborg vokser - især industrielt - mod øst, og det giver derfor klart mest mening at få den tunge trafik mod øst frem for mod vest, hvor Aalborg vokser med beboelse. Teknologiprofessor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet har ligefrem kaldt Egholmmotorvejen 'en himmelråbende dårlig løsning' i forhold til et ekstra tunnelrør længere mod øst.

Alt i alt er Egholmmotorvejen en dårlig beslutning.

Jeg ser frem til at modtage et svar.

Med venlig hilsen,

Rosa Maria Solmund

En tredje Limfjordsforbindelse over Egholm
- Et unødvendigt tab af herlighedsværdi?

Af Jens Christian Pasgaard [redacted] og Rune Christian Bach [redacted] begge forskere på Arkitektskolen Aarhus.

Vi har stor forståelse for ønsket om at opgradere infrastrukturen på tværs af Limfjorden. Men at skabe en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm må være absolut sidste udvej. Vi er bevidste om at der er lavet analyser og diverse forundersøgelser som peger på at en ny linjeføring over Egholm er den bedste trafikale løsning. Men set fra et aalborgensisk by- og landskabsperspektiv synes løsningen at være helt ufattelig omkostningstung i forhold til tab af herlighedsværdi. Og her er det vigtigt at påpege at herlighedsværdi i høj grad også kan måles i kroner og ører.

Vores ærinde med dette høringssvar er at bede beslutningstagere og nøgleaktører om at tænke sig rigtigt godt om endnu engang, inden de begejstret kaster ca. 7 mia. efter en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm. Har Stat og kommune undersøgt alle alternativer til den skitserede løsning?

Dette høringssvar er først og fremmest skrevet med afsæt i at vi forsker i bydesign og byplanlægning på Arkitektskolen Aarhus. Men høringssvaret er også skrevet fordi vi begge er født i Aalborg og holder meget af byen. Vi har således kendskab til byens dynamikker og kendskab til de områder der bliver berørt på den ca. 20 km lange foreslåede linjeføring.

I et internationalt perspektiv

Verden over bruges der i disse år enorme ressourcer på at omlægge eller nedgrave infrastruktur for at skabe attraktive forbindelser og attraktive overgange mellem bystrukturer og de tilstødende natur- og kulturlandskaber. I takt med at byer overgår fra industribyer til vidensbyer, findes talrige eksempler på at man forsøger at gøre de pågældende byer mere attraktive og øge deres tiltrækningskraft ved at forbedre deres rekreative kvaliteter og adgang til samme. I takt med at de fleste byer og byregioner vokser og fortættes, bliver det mere og mere afgørende at udarbejde langsigtede helhedsplaner, der både skaber rum for vækst, og samtidig fastholder og opgraderer kvaliteten af byernes større sammenhængende landskabstræk.

Byers generelle attraktivitet afhænger i høj grad af om det kan lykkes at skabe korte afstande og interessante grænseflader mellem byens pulserende handels- og kulturliv, og så kontrasten i form af landskabsrummene, der skaber plads for alle tænkelige rekreative og afstressende aktiviteter. Altså så nær kontakt som muligt mellem byliv og udeliv eller friluftsliv (det man kalder ”outdoor” i Silkeborg…)

I turismeøjemed er det selvsagt interessant at sætte fokus på herligheds- og attraktionsværdi. Men det er faktisk langt vigtigere i et bosætnings- og investeringsperspektiv. Den internationale bykonkurrence handler i høj grad om evnen til at kunne tiltrække og fastholde den mest innovative og talentfulde arbejdskraft. En arbejdskraft der er særdeles mobil og som ofte vil slå rødder det sted der tilbyder det bedste livsgrundlag med alt hvad dette indebærer i en tidsalder med stort fokus på bæredygtighed.

Aalborg har gennem årtier investeret rigtigt mange ressourcer i byrumsforbedringer, i attraktive forskningsmiljøer, i attraktive boliger og bosætningsstrategier, og ikke mindst i at opgradere fjordfronterne og byens tilstødende blå-grønne forbindelser. Aalborg fremstår anno 2021 som en by der har formået at bevare sit industrielle afsæt og samtidig har inviteret de store landskabsrum helt ind i centrum. Mod vest har Aalborg en helt unik kobling til et fantastisk fjord- og kulturlandskab. Fra rigtigt mange positioner i byen, på både nord- og sydsiden af fjorden, fornemmer man de store vidder der inkluderer Nørholm Enge, Egholm og Gjøl. Mod syd har man, efter store anstrengelser og flere års planlægning formået at få kvalitet ind i Ådalen.

Aalborg Kommune skriver i sin kommuneplan at "Byudviklingen skal ske under hensyntagen til de kvaliteter, som fjorden, landskabet og de blå-grønne forbindelser skaber."[1] Vi er meget enige i dette byudviklingsprincip og det kan bekymre at Aalborg lige nu fristes til at fravige disse principper.

Trafik og grøn omstilling
Hvis man fortsætter med at kigge internationalt, så er det særdeles positivt at vi ser flere og flere byregioner arbejde med radikale løsninger på trafikale udfordringer. Flere og flere steder søger man løsninger der lindrer men ikke afhjælper trængsel. Byforskerne Jan Gehl og Jeff Risom (fra Gehl Architect Architects) påpeger, på linje med mange andre byteoretikere, at der ikke er brug for flere biler på vejene men for grøn nytænkning.[2]. I stedet bør der investeres der massivt i at skabe attraktive alternativer til privatbilismen. Det er ærgerligt hvis Aalborg ikke har større mod til at forsøge at undvige standardløsningen, hvor der per automatik udrulles mere og mere asfalt efterhånden som vejnettet fyldes op. Internt i koblingen Aalborg-Nørresundby er der stadigt rigtigt mange trafikanter der vil kunne flyttes fra privatbil til cykel og lette elektrificerede køretøjer. Og om ganske få år vil vi formentlig se en mindre revolution af privatbilismen med mange forskellige slags app-styrede delebilsordninger og andre services. Endvidere står vi i en situation hvor Covid-19 har sat fokus på fordelene ved at have flere ugentlige hjemmearbejdsdage. Vi er ikke trafikforskere, men det må pt være vanskeligt at sige hvor meget dette betyder for privatbilismen i årene der kommer.

Og hånden på hjertet, så er Aalborg trafikalt udfordret, men Aalborg er ikke tilnærmelsesvist så udfordret, som man for eksempel ser det i motorvejsnettet omkring København. Hvad med at tage opgøret mod den stigende privatbilisme nu, i stedet for at vente til at tage opgøret om 10 år? Vel at mærke inden man fører en motorvej gennem det attraktive fjord- og kulturlandskab.

I den offentlige debat er der stor uenighed om vejens berettigelse. Tonen i indeværende avis er hård. På lederplads udtrykker chefredaktøren Karl Erik Stougaard sig i meget kontante vendinger om hvem der skal stilles til ansvar hvis vejprojektet kuldsejler.[3] Og der er generelt mange der udtaler sig i meget utvetydige vendinger om den tredje forbindelse over Limfjorden og at den er fundamentet for Nordjyllands fremtid og vækst. De fleste udtaler sig meget skråsikkert om sagen, men det må alligevel vække en vis bekymring når trafikforsker Jeppe Rich, professor ved DTU, udtaler at vejen "rent samfundsøkonomisk ikke er noget super fremragende projekt."[4] Hvis dette er bare tilnærmelsesvist korrekt, så er der virkeligt grund til at tænke sig grundigt om inden den endelige beslutning træffes.

Hvor meget ødelægger den skitserede linjeføring?
Det er uhyre vanskeligt at beregne omkostninger og følgevirkninger af at etablere ny motorvej. Man kan regne på det konkrete værditab på de berørte jorde, men værditabet er langt, langt større. Mentalt fylder motorveje ekstremt meget i vores byopfattelse og bevidsthed. Hvis man til eksempel kigger på Herning, som formentlig har Danmarks mest overdimensionerede motorvejsnet, så er Herning i dag defineret af en

motorvejsring. Ikke ligefrem noget der opgraderer Hernings image og herlighedsværdi, på trods af at infrastrukturen blev etableret på bar mark, og ikke i naturskønne og bynære områder som limfjordslandskabet. Og hvis Aalborg fører motorvej vest om byen og over Egholm, vil et meget stort område syd og vest for byen for stedse være indrammet og defineret af infrastruktur. Her er ingen tykke skovbælter til at nedtone motorvejens tilstedeværelse, som man kan opleve det i og omkring Silkeborg. Aalborg Vest er fladt og åbent. Motorvejen bliver ekstremt tydelig og tilstedeværende langs hele linjeføringen. Også selvom visse af de udarbejdede visualiseringer kan få vejen til at synes lettere uskyldig.

Løsningen er strategisk kortsigtet

I et langsigtet og strategisk planlægningsperspektiv mener vi at den skitserede linjeføring er et eklatant selvmål for Aalborg. Vi ved at der har været alternative løsninger på bordet. Men spørgsmålet er om der har været gode nok alternativer på bordet. Vi vil inderligt opfordre Aalborgs beslutningstagere til at tage en mere åben diskussion om reelle alternativer. Når man afsætter beløb i denne størrelsesorden, så burde man have økonomi til at få den bedste rådgivning af verdens mest innovative ingeniører og planlæggere. Måske findes den gode løsning, der både bevarer herlighedsværdier og skaber et bedre flow for Aalborg og for Nordjylland. Tænk hvis Egholm i fremtiden bliver Aalborgs showcase for bæredygtigt landbrug og for klimateknologiske løsninger, udviklet på Aalborg Universitet, fremfor at være et showcase på hvordan man mest effektivt formøbler sine bynære landskabers kvaliteter og potentialer. Skylder man ikke aalborgenserne at udarbejde et kvalificeret beslutningsgrundlag, der ikke kun tager mobilitetsaspektet i ed, men som etablerer et helhedsblik på Aalborg og limfjordslandskabet, så man kan udbygge og sikre byens vision om at "Byudviklingen skal ske under hensyntagen til de kvaliteter, som fjorden, landskabet og de blå-grønne forbindelser skaber.", som det er formuleret i kommuneplanen?

Tænk jer godt om!

---

[1] http://www.aalborgkommuneplan.dk/Hovedstruktur/H_019_1

[2] https://politikenbyrum.dk/Debat/art8049690/Vi-har-ikke-brug-for-flere-biler-men-for-gr%C3%B8n-nyt%C3%A6nkning-p%C3%A5-vejene

[3] https://nordjyske.dk/nyheder/nordjylland/her-er-partierne-der-kan-snyde-nordjylland-for-en-3-limfjordsforbindelse/7894ef8e-2cca-4a72-9f9d-1e1d2873d70a

[4] https://www.dr.dk/nyheder/indland/lille-og-fornuftig-motorvejsplan-siger-ekspert-lige-bortset-fra-den-ekstra

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 28, december 2021

Vejdirektoratet
Folketingets partier

Vedr. Høring over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Opsummering: En Egholmmotorvej til ca. 7 mia. kroner er klima-, natur-, og miljøødelæggende, unødvendig og tilmed "urentabel" efter Finansministeriets retningslinjer.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-analysen udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse. I denne analyse er den beregnede tidsgevinst igennem 50 år, omregnet til fiktive kr., sat til ca. 5 milliarder kr. kroner. Denne post er den største og helt afgørende i analysen. Analysen er gengivet her på side 2, men indgår beklageligvis ikke i forslag til anlægslov. Det er dybt kritisabelt.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-analysen også udarbejdet en følsomhedsanalyse "for at teste robustheden i samfundsøkonomien". Den beregnede tidsgevinst er, som det fremgår heraf, den afgørende parameter:

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. De forskellige resultater af følsomhedsberegningerne fremgår af Tabel 2. Tallene viser, at projektet svinger mellem at være rentabelt med stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. Den parameter, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten.

Kilde: VVM-analysen

Selvom følsomhedsanalysen, som er gengivet nedenfor, er afgørende for at vurdere kvaliteten af en samfundsøkonomisk analyse er den ikke gengivet og ej heller omtalt i udkast til anlægslov. Det er mildt sagt dybt kritisabelt.

Følsomhedsberegningerne viser at projektet er uacceptabelt – også med Finansministeriets målestok

Finansministeriet anser projekter med en forrentning på under 3,5 % som ”urentable”.
Som man kan se i følsomhedsberegningerne i tabellen nedenfor vurderes *hovedforslaget* til en forrentning på kun 3,3 % (varianten 3,5 %) og ved en 25 % lavere tidsgevinst falder den til 2,7 % (varianten 2,8 %). Også 10% højere anlægsudgift og en CO2- pris på 1,500 kr. pr ton og 5.000 kr. pr ton bringer procenten for begge forslag endnu længere ned under de 3,5 %¨, *end hovedforslaget.*

Følsomhed	Beregnet intern rente	
	Hovedforslag	Varianten
Hovedresultat	**3,3%**	**3,5%**
+ 10 pct. anlægsoverslag	3,1%	3,2%
- 10 pct. anlægsoverslag	3,7%	3,8%
25 pct. lavere tidsgevinster	2,7%	2,8%
25 pct. højere tidsgevinster	4,0%	4,1%
CO_2 pris på 1.500 kr. pr Ton	3,3%	3,4%
CO_2 pris på 5.000 kr. pr Ton	3,2%	3,3%

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/projektet/samfundsoekonomi

Denne tabel med resultatet af de samfundsøkonomiske beregninger af Egholmlinjen er heller ikke gengivet i udkastet til anlægsloven. Det er også yderst kritisabelt.

Tabel 1 - Samfundsøkonomisk resultat af Egholmlinjen

mio. DKK	Egholmlinjen 2.3 Januar - Oprindeligt forslag	Egholmlinjen 2.3 Januar - Varianten
Anlægsomkostninger:	**-5.793**	**-5.595**
Anlægsomkostninger	-7.334	-7.084
Restværdi	1.541	1.489
Drifts- og vedligeholdelseseffekter:	**-548**	**-548**
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-591	-591
Indtægter fra brugerbetaling, vej	42	42
Brugereffekter:	**5.998**	**5.998**
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	5.019	5.019
Tidsgevinst, gods	8	8
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	977	977
Brugerbetaling, vej:	-6	-6
Eksterne effekter:	**397**	**397**
Uheld	89	89
Støj	316	316
Luftforurening	20	20
Klima (CO2)	-27	-27
Øvrige konsekvenser:	**188**	**213**
Afgiftskonsekvenser	514	514
Arbejdsudbudsforvridning	-737	-712
Arbejdsudbudsgevinst	411	411
I alt nettonutidsværdi (NNV)	**242**	**465**
Intern rente	**3,3%**	**3,5%**
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*	**0,04**	**0,08**

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/projektet/samfundsoekonomi

Der er kun dette korte afsnit som omtaler de samfundsøkonomiske beregninger:

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 3,5 %, og nettonutidsværdien er opgjort til 455 mio. kr. (FFL-2022, indeks 110,6).

Kun forrentningen og nettonutidsværdien for varianten er oplyst og der er, som tidligere nævnt, ingen oplysninger om følsomhedsberegningerne.

Hvorledes vil nettonutidsværdien (NNV) være ved en reduktion i tidsværdien på 25% og 50%?

En vurdering af effekten ved reduktion af tidsværdien med 25 eller 50 pct. er vigtig, fordi den beregnede tidsbesparelse gennem 50 år og prissætningen heraf er ”elastik i metermål”.

En samfundsudgift på 7 mia. kr. skal ikke bygge på uklare antagelser og vurderinger om fremtidens trafikmængder og en opskruet timepris gennem årtier. Trafikmængderne i fremtiden kan blive mindre end forudsat i beregningerne. En lavere biltrafikmængde og lavere hastigheder kan fx skyldes, at tiltag for at begrænse klimaforandringer, hjemmearbejde, ”trafikmæthed” betyder, at biltrafikken ikke stiger som forudsat i den samfundsøkonomiske analyse. Det kan også skyldes, at der på et tidspunkt i fremtiden indføres restriktioner på trafikken på grund af dens klimabelastning og andre miljøgener.

Selvom de samfundsøkonomiske beregninger baseres på de politiske reguleringer, der er gældende på nuværende tidspunkt, er den reelle samfundsøkonomiske forrentning af projektet afhængig af, hvordan vilkårene de facto ser ud i fremtiden. Og her er det sandsynligt, at der indføres tiltag fx roadpricing, for at regulere trafikudviklingen. Og en opgivelse af ”free-flow” som beregningsgrundlag for trængselsberegninger ville også grundlæggende ændre de samfundsøkonomiske beregninger.

Ny NNV ved reduktion af tidsværdi med 25 pct.	hovedalternativ	Variant
Opr tidsværdi	5019	5019
Reduceret tidsværdi	3764	3764
diff	1255	1255
Opr NNV	242	465
Ny NNV	**-1013**	**-790**

Ny NNV ved reduktion af tidsværdi med 50 pct.	hovedalternativ	Variant
Opr tidsværdi	5019	5019
Reduceret tidsværdi	2510	2510
diff	2510	2510
Opr NNV	242	465
Ny NNV	**-2268**	**-2045**

Som man kan se bliver nettonutidsværdien (NNV) negativ allerede ved en 25 % lavere tidsværdi og ved 50 % lavere tidsværdi bliver det endnu mere katastrofalt for projektet. Det betyder, at alle følsomhedsberegninger med ”forrentning” under 3,5% ligger under det anbefalede *minimumsniveau.* Det betyder at alle beregninger med lavere tidsværdi, højere anlægspris og højere CO2 pris er ”urentable” efter Finansministeriet anbefaling.

Spørgsmålet er f.eks. også, hvilken *intern rente* man ville nå frem til dersom man beregnede tidsgevinsten 50% , 75% lavere og i en situation, hvor man helt så bort fra denne faktor?

Vi har kun kunnet beregne nettonutidsværdien for 25 % og 50 % lavere tidsværdi. Ikke ”renten”. Men med de beregningsværktøjer, som Vejdirektoratet har adgang til, vil I nemt kan lave en sådan beregning til brug for stillingtagen til projektet.

I forlængelse heraf ønskes vurderet, hvordan analysen ville være dersom en evt. trafikvækst blev begrænset på grund af hjemmearbejde, roadpricing eller lignende og en evt. trafikvækst ikke kom i myldretiden men på andre tidspunkter.

Et andet spørgsmål er, hvordan I har beregnet tidsgevinsten eftersom den skiltede hastighedsgrænse jo er variabel på en betydelig del af E 45 gennem Aalborg ? Beskrivelsen af beregning af tidsgevinsten er i lovforslaget helt fraværende og i VVM-analysen meget kortfattet og udokumenteret. Derfor efterlyses en nærmere dokumentation og forklaring.

”E45 Nordjyske Motorvej ved Aalborg har en øvre hastighedsbegrænsning på 110 km/t, men en betydelig del af vejen har variabel hastighedsgrænse, som nedsættes ved tæt trafik. I Limfjordstunnelen er den øvre hastighedsgrænse dog kun 90 km/t.”

Et yderligere spørgsmål er hvordan beregningerne vil se ud, dersom man af kapacitetsmæssige og støjmæssige grunde satte hastighedsgrænsen til maksimalt 80 km/t på hele strækningen fra Bouet til Aalborg S. Og man samtidig af støjmæssige grunde fastlagde en maksimal hastighed på hele en evt. Egholm-motorvej til 80 km/t.

Ydermere forringes resultatet drastisk dersom man, som anbefalet af Industri og eksperter, medregner anlæg af infrastruktur i klimaregnskabet

Vejdirektoratet skønner jfr. nedenfor fra forslag til anlægslov, at der udledes ca. 272.000 tons CO2 ved bygning af en Egholmmotorvej. Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen**.**

Der skal anvendes råmaterialer, f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af disse medfører udledning af CO_2, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO_2, luftforurenende stoffer (primært NO_X) og støv. For CO_2 vil anlæg af motorvejen give anledning til en global udledning på ca. 272.000 tons. Metoden bag denne opgørelse tager ikke højde for forventning om, at en fremtidig udvikling af produktionsmetoder vil indebære lavere CO_2-emission.

Kilde: Forslag til anlægslov

Regeringen har indtil nu nægtet at medtage klimabelastningen ved anlæg af veje i klimavurderinger.

Industri og eksperter: Anlæg af ny infrastruktur skal med i klimaregnskabet

Det er misvisende at vurdere klimaregnskabet for store infrastrukturprojekter uden at medtage den CO2, som udledes i anlægsfasen.

Her uddrag af artikel i Mobility PRO 16. april 2021:

Politisk støtter blandt andre Venstre og Konservative at medregne klimabelastningen ved anlæg. Og professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen er enig:

»Der er mange af projekterne, hvor CO2 i anlægsfasen udgør så stor en del, at projektets klimafordele risikerer at gå fløjten,« siger han.

Professor i miljøøkonomi på Aarhus Universitet Mikael Skou Andersen vil også have tallene på bordet. Men ikke i en livscyklusmodel – den nære fremtid er vigtigst, mener han:

»I stedet skal emissionerne ved anlæg opgøres og prissættes med omkostningen i nul-året,« siger han.

Det samme siger professor i energiplanlægning ved Aalborg Universitet Brian Vad Mathiesen. Det gør det nemmere at sammenligne med alternativer som intelligente trafikløsninger.

»Vi har en 70-procents reduktionsmålsætning i 2030. Og det kan jo ikke spredes 50-70 år ud i fremtiden. Ethvert ton CO2 som udledes, er for meget,« siger han.

Også blandt andre miljøorganisationen Greenpeace og den grønne tænketank Concito skubber på for at få anlægsudledningerne med.

»Jeg er forbløffet over, at Transportministeriet ikke har det med, for vi er i en ny situation med en meget bred erkendelse af, at vi skal igennem en grøn omstilling. Men der er en gammeldags måde at gøre det her på, og det gør man så bare igen,« siger seniorkonsulent i Concito Henrik Gudmundsson.

Med udgangspunkt i eksemplerne i ovennævnte følsomhedsanalyse koster udledning af 272.000 tons CO2:

Med en CO2 pris på 1500 kr. pr. ton er prisen 408.000.000 kr.:
Med en CO2 pris på 5000 kr. pr. ton er prisen 1.360.000.000 kr.:

I den samfundsøkonomiske analyse ovenfor er CO2-udgiften sat til -27 millioner kr. fordi man har regnet med en gængs meget lav CO2 pris. Dette beløb skal så erstattes med -408 millioner eller –1.360 millioner kr. Derved bliver projektet markant mere urentabelt.

Merforbrug af biler og fossile drivmidler tæller positivt den samfundsøkonomiske analyse

Bemærk også den positive post *Afgiftskonsekvenser på 514 mio. kr.* i den samfundsøkonomiske analyse. Den skyldes, at en ekstra motorvej genererer mere biltrafik og højere hastigheder, hvilket så betyder flere afgiftskroner ind for bilkøb og bilbrug. Alt med klima, miljø, støj og natur er glemt.

Vi kan ikke finde noget tilstrækkeligt beslutningsgrundlag når det drejer sig om et så dyrt og på alle måder indgribende projekt til mere end 7 milliarder kroner

Der bør laves langt flere følsomhedsberegningerne på baggrund af projektets størrelse, pris, beliggenhed, indgribende karakter, miljøbelastning og kompleksitet.

Eftersom tidsgevinsten er afgørende for beregningerne, er det naturligvis interessant, at blot 25% lavere tidsgevinst resulterer i en intern rente på mellem 2,7 og 2,8 %.

Unægtelig en anden sag end i VVM-analysen fra 2011, hvor tidsgevinsten ved en Egholmmotorvej blev takseret så højt, at forbindelsen blev beregnet til at have en intern rente på 7,8 til 9,2 %.

Det var dengang tidsgevinsten i 50 år blev beregnet ud fra en døgnanalyse, hvor der skete overflytning af trafik til en Egholmmotorvej døgnet rundt, selvom der det meste af døgnet ikke var skygge af kapacitetsproblemer i Limfjordstunnelen og på Limfjordsbroen.

Den anvendte metode har i den grad været så uanvendelig og misvisende, at det kan undre, at den har været benyttet og tilmed uden at det er fremgået af VVM-analysen fra 2011.

Denne beregningsmetode er heldigvis forladt (nu 10 tidsbånd), men den viser, at vi som borgere helt er prisgivet nogle beregninger, hvor de – normalt for offentligheden fuldkommen ukendte – forudsætninger i de samfundsøkonomiske beregninger bestemmer resultatet.

Da den postulerede samfundsgevinst ved at komme lidt hurtigere frem er vigtigere end natur, støj, CO2-udslip, skatteborgernes penge, miljø og stort set alle mulige andre hensyn, er de nu brugte beregningsmetoder ikke rimelige.

På basis af en biltrafikprognose, med kraftig fremskrivning biltrafikkens omfang, beregner man i en samfundsøkonomisk analyse *nogle af effekterne* ved den fremskrevne trafik i 50 år. Det er beregninger, hvor selv små tidsbesparelser pr. bilist lægges sammen årtier frem i tiden og derefter ganges med en stadig stigende timepris.

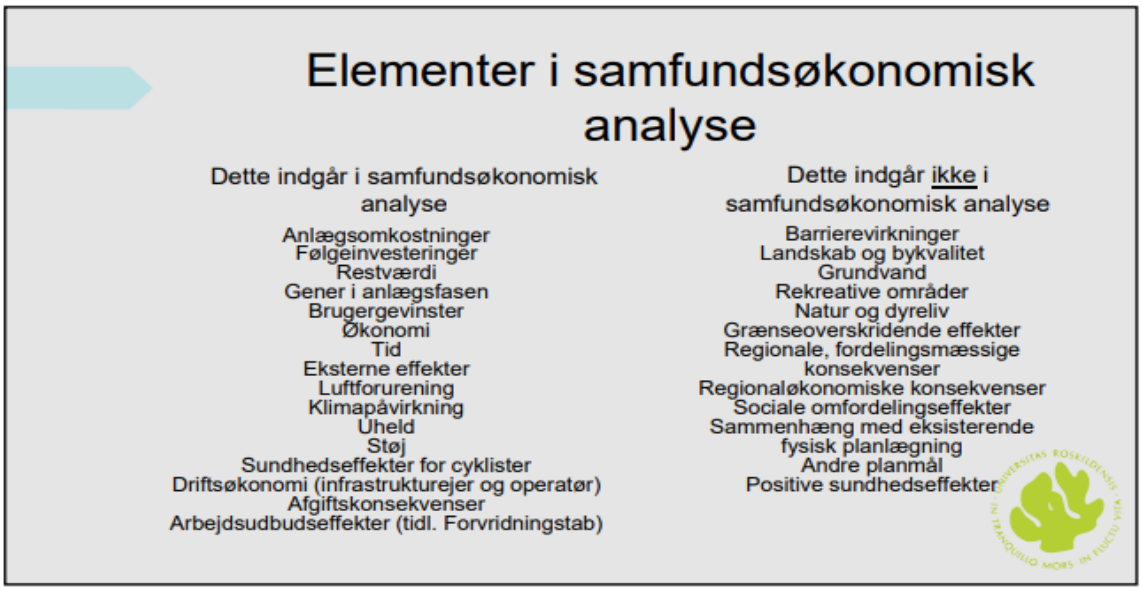
Når man udregner ”forsinkelse” på vejene i Danmark sammenligner man med højest tilladte hastighed. Det er en metode, som OECD på det kraftigste fraråder, fordi man ikke økonomisk, miljømæssigt og arealmæssigt kan bygge et vejsystem, der kan give ”free-flow” døgnet rundt.

En samfundsøkonomiske analyse kan virke besnærende, idet den foregøgler faglighed og objektivitet. Men man skal ikke lade sig narre,

Nedenfor er et skema udarbejdet af lektor Per Homann Jespersen, RUC, der oplister, hvad der analyseres og ikke analyseres. Som man kan se i højre spalte er der mange helt afgørende faktorer, som slet ikke indgår i analyserne.

Listen til venstre ser lang ud, men man kan ikke se, hvordan faktorerne vægtes i analyserne. Der står f.eks. - måske lidt ubemærket - ”*tid”.* Denne faktor er den afgørende, idet den udgør op til 80-90 pct. af hvad man kalder benefit (nytte) ved et nyt vejanlæg.

Forslaget om en evt. Egholmmotorvej krænker alle de afgørende hensyn, som er nævnt i højre spalte og som altså ikke indgår i en samfundsøkonomisk analyse.



Kilde: Per Homann Jespersen Lektor, trafikplanlægning & trafikpolitik

Hændelser der udløser kødannelser. Trængsel i myldretiden

Begrundelsen for en Egholm-motorvej er i lovforslaget primært hændelser.
Sådanne hændelser burde kunne reduceres uden en så voldsom investering med så alvorlige følger.

Dette korte afsnit i forslag til anlægslov er stort set det eneste i forslaget, som omhandler hvilke trafikale problemer der er:

3.2 Trafikale forbedringer og muligheder

I Aalborg og de omliggende områder er det omfattende vejnet mange steder hårdt belastet af trafik. På E45 i og omkring Aalborg registreres trængselsproblemer i myldretiden og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser.

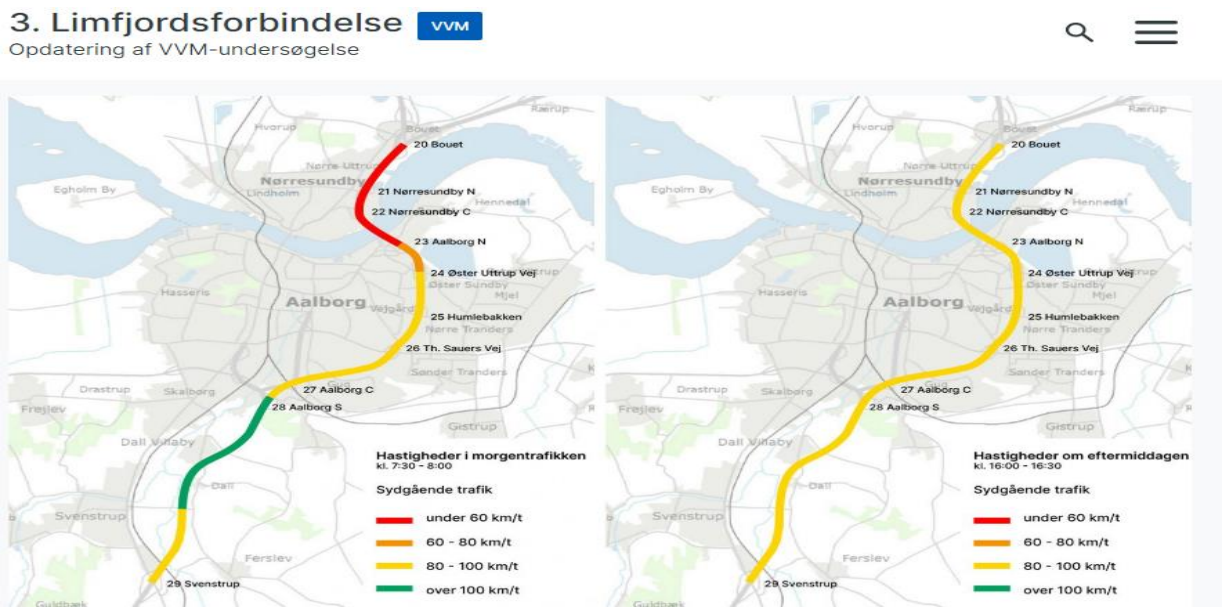
Ved etablering af motorvejen vil den mest markante virkning på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen, ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettere adgang for medarbejdere, kunder og transport af varer mm.

Desværre er der ikke i lovforslaget konkrete oplysninger om hvordan situationen er i myldretiden på E 45 ved Aalborg.

I VVM-materialet er der dog nogle oplysninger, som gengives i graferne nedenfor:

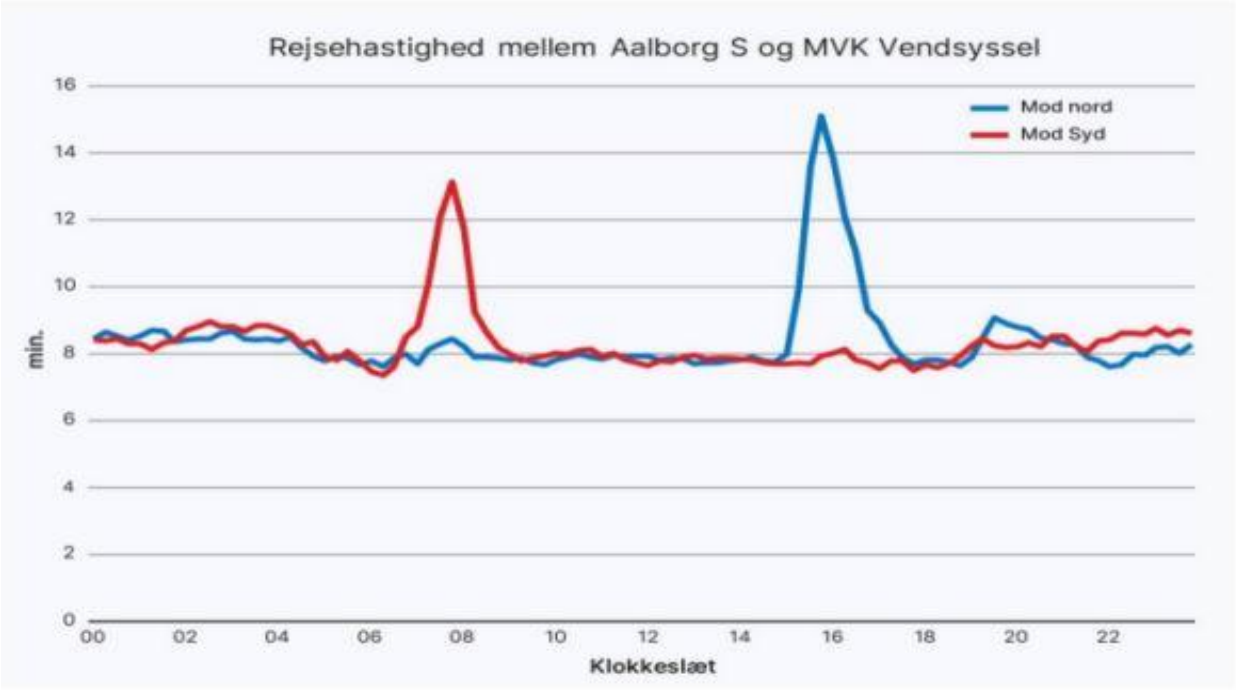
Af den første graf fremgår, at der bortset ganske korte tidsrum mellem 7.30 og 8.00 i sydgående retning, hvor hastigheden på en kort strækning kan være være under 60 km/t, er hastigheden ret så høj. Ja, faktisk for høj hastighed i forhold til begrænse støjbelastningen.

Den første graf viser de hastighedsniveauer, som trafikanterne oplever henholdsvis morgen og eftermiddag. Den anden graf viser de kortvarige spidser i trafikken



Kilde: **https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne**

Det må også bemærkes, at bilerne i myldretiden i gennemsnit kun har 1,05 person pr. bil. Denne meget lave kapacitetsudnyttelse er desværre ikke oplyst hverken i VVM-materialet eller lovforslaget. Det er ellers afgørende at kende problemernes omfang inden der investeres mere end 7 mia. kr.



Kilde: **https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne**

Til at løse det lille problem mod syd kort tid om morgenen er der fremsat et konstruktivt forslag til kun 5-10 mio. kr.

”Mindre kø i Limfjordstunnelen, et nu-og-her løsningsforslag til 5-10 mio. kr.

Sammenfatning: Med dette forslag vil de aktuelle køproblemer i myldretiden i Limfjordstunnelen kunne reduceres væsentligt, med større sikkerhed, fremkommelighed og stabilitet til følge. Pris : 5-10 mio. Kr.

Fra Frederikshavn og Hirtshals mod Aarhus: I sommeren 2014 vedtog Folketinget at etablere et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i sydgående retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. blev færdig i efteråret 2015, og siden har der ikke været køproblemer i tunnelen i sydlig retning. Længere mod nord, ved sammenfletningen imellem E39 og E45 ca. 2 km nord for tunnelen, hvor 4 baner bliver til 3, er der dog ofte kø om morgenen. Denne kø strækker sig helt frem til slutningen af tunnelen.

Kilde: http://www.landcad.dk/Nu-og-her-Mindre-k%C3%B8-i-Limfjordstunnel.pdf

Vejdirektoratet har venligst på opfordring sendt oplysninger om trafik time for time i Limfjordstunnelen. Vi har vel at mærke bedt om trafiktal fra før Covid-19 situationen. Eftersom det er afgørende oplysninger for at vurdere hvad der er af problemer burde det have fremgået af VVM-analysen og også af forslag til anlægslov

Eftersom kapacitet på en 6 sporet motorvej er op til 7.200 biler pr. time i hver retning kan man se at der ikke på noget tidspunkt er trafik nær dette niveau. Det er også værd at huske, at trafikken i ”spidstimen” som nævnt primært består af næsten tomme pendlerbiler. Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur. Alle tal for en hel uge kan ses her: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Limfjordstunellen%20uge%2037%202019.pdf .

Mastra

TÆLLING : DØGNOVERSIGT
Antal køretøjer i alt

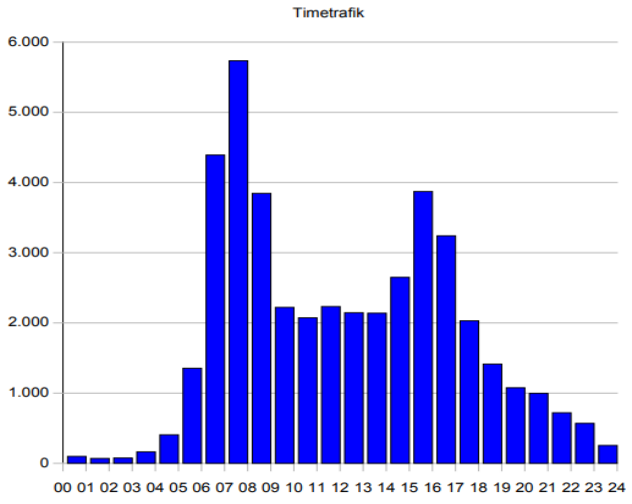
Side 1 af 1
Udskr. 01.03.2021 11:25

Målested	80070294	Nordjyske Motorvej nord for Limfjordstunnelen
Bestyrer	0	Vejdirektoratet
Vej	70-0	Nordjyske Motorvej
Lokalitet	293/400	Limfjordstunnel, syd for TSA 22
RetningSpor	-	Alle spor mod Århus
Køretøjsart	MOTORKTJ	Motorkøretøjer
Periode	09.09-09.09.2019	(pro_v11_ek)
Kommentar		AT6

Resultater for	**År**
Årsdøgn	39.135
Juli døgn	39.327
Hverdagsdøgn	43.435
Æ10høj	4.207
Talte dage	322,3
Trafiktype	By- og lokaltrafik

Mandag 09.09.2019

Time\Min	0 - 15	15 - 30	30 - 45	45 - 60	I alt
00 - 01	34	25	22	18	99
01 - 02	21	12	17	20	70
02 - 03	16	18	18	24	76
03 - 04	33	41	44	46	164
04 - 05	62	97	111	137	407
05 - 06	187	321	419	428	1.355
06 - 07	567	930	1.406	1.489	4.392
07 - 08	1.479	1.429	1.445	1.381	5.734
08 - 09	1.304	1.053	861	628	3.846
09 - 10	553	530	579	560	2.222
10 - 11	519	514	535	505	2.073
11 - 12	510	531	609	584	2.234
12 - 13	568	552	525	501	2.146
13 - 14	472	532	563	572	2.139
14 - 15	610	644	686	710	2.650
15 - 16	918	982	1.025	948	3.873
16 - 17	956	854	807	624	3.241
17 - 18	609	505	475	441	2.030
18 - 19	410	378	334	292	1.414
19 - 20	264	262	284	267	1.077
20 - 21	267	280	229	221	997
21 - 22	187	185	165	184	721
22 - 23	217	174	118	61	570
23 - 24	83	77	49	46	255
I alt	11.326	10.687	10.846	10.926	43.785



Hvorfor skabes der problemer på E45 ved Aalborg når trafikmængden er langt mindre end på tilsvarende motorveje andre steder?

Sammenhængende trafikledelsessystem.
Lovforslaget indeholder dette gode forslag:

> Som en del af anlægsprojektet etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden, som via omfattende dataindsamling gør det muligt at varsle trafikanterne om forsinkelser og lignende undervejs på rejsen mod Limfjorden. Varslingen kan både ske via informationstavler langs vejene og via digitale medier. Et sammenhængende system vil medvirke til bedst mulig udnyttelse af den samlede infrastruktur i området og vil give mulighed for at lave trafikstyring og -ledelse i et større område end lokalt omkring den enkelte tunnel/bro til gavn for den samlede fremkommelighed.

Det centrale spørgsmål er så: hvorfor et sådant sammenhængende system ikke er lavet for længst for de eksisterende forbindelser, således at disse udnyttes optimalt og man kunne reducere antallet af hændelse m.m.?

Trafikken på E45 omkring Limfjordstunnelen er nemlig langt lavere end på tilsvarende 6-sporede motorveje, som f.eks. Motorring 3. Spørgsmålet er så hvorfor der alligevel af og til kommer problemer?

Motorvej	Lokalitet	ÅDT *)	HDT **)
Køge Bugt Motorvejen	Mellem Greve N og Ishøj	142.100	152.100
Motorring 3	Mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej	128.000	146.100
Amagermotorvejen	Mellem Køge Bugt MV og Gl. Køge Landevej	115.600	126.500
Holbækmotorvejen	Vest for Motorringvej 3	103.100	118.700
Helsingørmotorvejen	Syd for Klampenborgvej	100.200	114.500
Østjyske Motorvej	Vejlefjordbroen	91.800	96.700
Sønderjyske Motorvej	Nord for Kolding	87.300	94.900
Fynske Motorvej	Den Nye Lillebæltsbro	79.800	88.000
Motorring 4	Nordvest for Albertslund	78.000	92.700
Nordjyske Motorvej	Limfjordstunnellen	77.800	88.700

Tabel 1.1 De 10 mest trafikerede motorveje, 2019.
*) ÅDT = Årsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik pr. døgn over hele året.
**) HDT = Hverdagsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik på hverdage over hele året.

Kilde: Statsvejnettet 2020. For at få tal fra før Corona-tiden

Det virker som om det primært er uheld og andre såkaldte hændelser, såsom tabt gods og manglende brændstof, der kan resultere i kortvarige hastighedsreduktioner. Sådanne hændelser skyldes normalt uopmærksomhed, for høj hastighed og generelt manglende omtanke. Man må lære at surre sit gods og effekter ordentlig fast på køretøjet og huske benzin/diesel i tanken eller strøm på batteriet.

Det kan ikke være meningen, at samfundet skal ofre mere end 7 mia. kroner på at bygge 20 km. motorvej, som samtidig vil ødelægge natur og påføre nye områder store støjbelastninger, blot fordi folk ikke optræder ansvarligt som førere af motorkøretøjer.

Ud fra en lægmandsbetragtning er det også nærliggende, at der kan komme problemer når folk kommer susende mod Aalborg med måske 130 km/t eller hurtigere på de lidet benyttede motorveje ”på rejsen mod Limfjorden”, som der står i forslaget om et sammenhængende trafikledelsessystem.

Der er 10 vejbaner til rådighed til biltrafikken ved Aalborg. Dertil komme jernbanen over Limfjorden. Hvis der bygges en ny motorvej vil der være 14 vejbaner over Limfjorden ved Aalborg.

Ved en sådan massiv vejinvestering til mere end 7 mia. kr. til en Egholm motorvej regner Vejdirektoratet f.eks. alligevel kun med, at bilister i *myldretiden* i gennemsnit kun kan spare *op til* 6 minutter på en tur mellem Svenstrup og dele af Vendsyssel. Det er marginalt og kun i den korte myldretid med næsten tomme biler.

Selvom Limfjordsbroens vejbaner har mindre kapacitet end vejbaner på en motorvej har de 2 vejforbindelser tilsammen have en spidstimekapacitet på omkring 18.000 biler (tilsammen begge retninger). Det er et meget stort tal for et relativt tyndt befolket område.

Nye målsætninger siden 2011

Siden VVM-undersøgelsen blev lavet i 2011 har et flertal i Folketinget som bekendt besluttet at udslippet af klimagasser skal reduceres med 70 % sammenlignet med 1990. Det er klart, at hvis man vil opnå et mål skal man ikke foretage initiativer, der gør det mere vanskeligt at nå målet. Hvis man kigger på aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten: ”Retfærdig retning for Danmark” hedder det:

”Vi skal gå forrest i kampen mod klimakrisen. Danmark skal markant hæve ambitionerne for klima, miljø og natur og påtage sig det internationale lederskab for den grønne omstilling. Folketinget kan blive det grønneste parlament i verden, der ikke kun gør noget, men som gør det, der skal til for at leve op til Paris-aftalen”.

På transportområdet har Transportminister Benny Engelbrecht (S) udtalt denne ambition: ”Det markante grønne mandat har jeg taget med mig ind i Transportministeriet, hvor jeg har gjort det til min klare ambition at skabe et grønt ministerium”.

Kilde: https://www.trm.dk/transportministeren/taler-og-artikler/2019/jeg-arbejder-med-et-groent-mandat-i-ryggen/

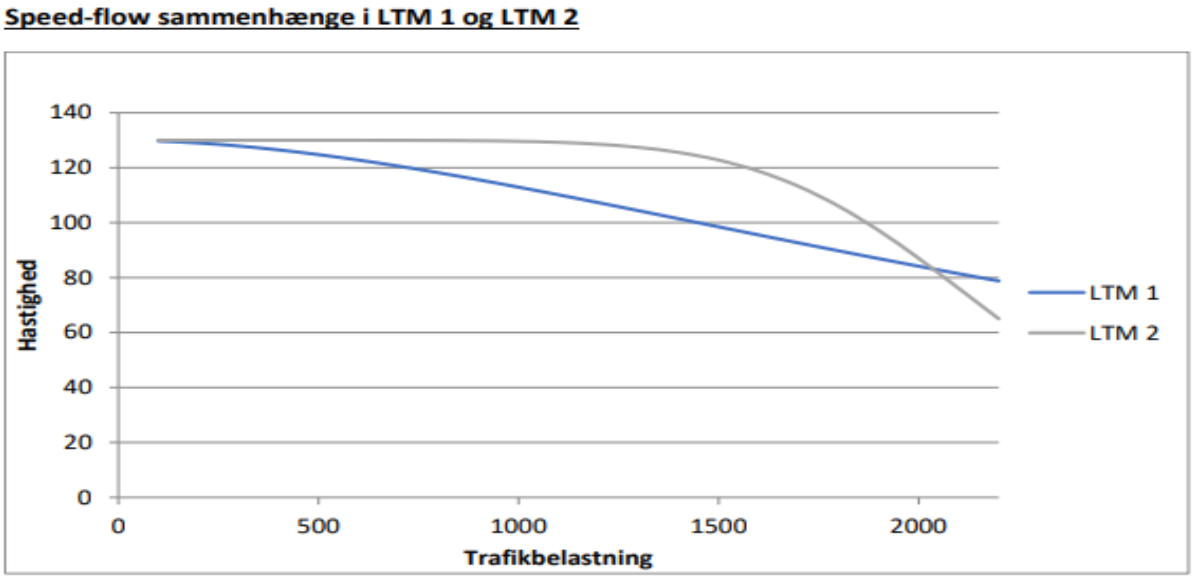
Videre forlyder det fra Benny Engelbrecht ”Min hovedmission er at gøre transportministeriet til et grønt ministerium”

Kilde:
https://www.licitationen.dk/article/view/671192/ny_minister_min_hovedmission_er_at_gore_transportministeriet_til_et_gront_ministerium

På den baggrund er det endnu vigtigere, at der ikke vedtages projekter der både i anlægsfasen og brugsfasen udleder store mængder klimagasser. Og samtidig stimulerer til ekstra kørsel med høje hastigheder. Derfor bør der ikke anlægges ekstra motorvej.

Danmark har i forvejen fremragende fremkommelighed på et af verdens absolut mest veludbyggede vejsystemer. Danmark har 4 gange så mange kilometer motorvej pr. 1 million indbyggere end UK. Dertil kommer vores fine parallelt løbende hovedvejs system. Det er evident - ud fra al erfaring og forskning - at en sådan massiv udbygning af motorvejssystemerne, som der lægges op - både med en Egholm motorvej og andre vejprojekter - vil betyde et kraftigt ”trafikspring”, undergrave brugen af mere miljøvenlige transportmidler og medføre en massiv forøgelse af CO2-udslippet.

E45 Nordjyske Motorvej ved Aalborg har en øvre hastighedsbegrænsning på 110 km/t, men en betydelig del af vejen har variabel hastighedsgrænse, som nedsættes ved tæt trafik. I Limfjordstunnelen er den øvre hastighedsgrænse dog kun 90 km/t. Hvis hastigheden sænkes til 80 km/t. på hele strækningen fra Bouet til Svenstrup vil kapaciteten på motorvejen tilmed være højere end ved højere hastigheder. Se denne graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen.



Kilde: Vejdirektoratet. https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-01/Samfunds%C3%B8konomi%20-%20Ny%20Midtjysk%20motorvej.pdf

Coronastudie: Blot en lille reduktion af trafikken giver store forbedringer på vejene

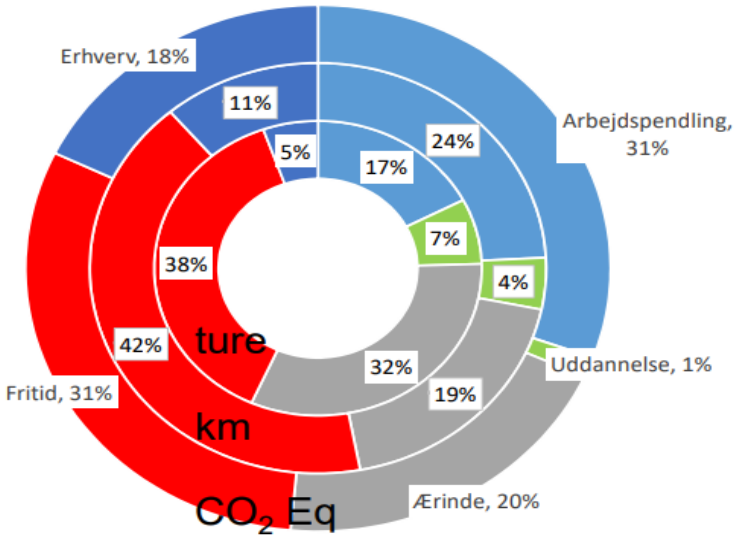
Blot en beskeden reduktion af trafikken på de mest belastede motorveje vil føre til markante forbedringer af både fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Helt konkret viser Vejdirektoratets studier, at en reduktion i trafikken på de travleste motorveje med 5-10 procent vil reducere forsinkelserne med op til 50-90 procent afhængig af den konkrete lokalitet. ”

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/coronastudie-blot-en-lille-reduktion-af-trafikken-giver-store-forbedringer-paa

Fritidskørsel udgør hovedparten af bilkørsler

I forbindelse med vurdering af vejudbygning må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte ”persontransportarbejde” i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

70 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge nogle minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj og trafikulykker.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

TRAFIKSTØJ

”Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.”

Vejdirektoratet erkender i VVM-analysen voldsomme støjbelastninger hvis der bygges en motorvej over Egholm. Alligevel indgår støj, som en positiv post på 316 mio. kr. i den samfundsøkonomiske analyse ovenfor. Fordi støjen i de nye store støjbelastede områder beregnes til på døgnbasis at være under 58dB. WHO anbefaler en støjgrænse på 53dB

Selvom en betydelig del af de berørte boliger ikke vil blive karakteriseret som støjbelastede, da den vejledende støjgrænse ikke overskrides, betyder det ikke, at beboerne ikke vil opleve støjgener fra den nye motorvej. På baggrund af menneskers generelt høje sårbarhed over for støj og den omstændighed, at et stort antal vil opleve øgede gener fra støj, vurderes konsekvensen at være væsentlig.

Motorvejens påvirkning af de rekreative områder vil især være i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveauet, ligesom støjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som allerede findes. Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig.

9.5.2 Konsekvenser i driftsfasen

Anlæg af en ny motorvej vil ofte medføre stor støjpåvirkning af nærliggende boliger. En del af støjpåvirkningen kan afhjælpes ved anvendelse af støjreducerende tiltag. Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet, jf. afsnit 3.1 Anlægsprojektet.

Kilde: Udkast til anlægslov

”Etablering af Egholmlinjen vil medføre støjpåvirkning af omgivelserne, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj. Undervejs passerer motorvejen i varierende afstande flere

boligområder (bl.a. ved Dall, Dall Villaby, Drastrup, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej). En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand."

"Samtidigt med at antallet af støjbelastede boliger vil stige ved etablering af Egholmlinjen, vil mange boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Selvom boligerne i disse områder ikke er belastet med 58 dB, betyder det dog ikke, at beboerne langs Egholmlinjen ikke kan opleve at blive generet af støjen fra en ny motorvej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand"

"Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten".

Kilde: VVM-analysen

Motorvejens påvirkning af de rekreative områder vil især være i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveauet, ligesom støjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som allerede findes. Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig.

Kilde: Udkast til anlægslov

Hold jer indendøre og skynd jer at kræve tilskud til lydisolering

Som nævnt ovenfor vil kun boliger med (beregnet) støj på over 58dB betragtes som støjbelastede. Lovforslaget giver mulighed for at få tilskud ved følgende høje beregnede støjniveauer. Og WHO anbefaler som nævnt en "støjgrænse" på 53dB for at reducere sundhedsrisikoen.

Hvor etablering af støjskærme/støjvolde vurderes ikke at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.

Der kan ydes tilskud på 90 % af udgifterne til boliger med et støjniveau på 73 dB og derover, 75 % af udgifterne ved et støjniveau på 68 og under 73 dB og tilskud på 50 % af udgifterne ved et støjniveau på mellem 63 og under 68 dB.

Ordningen bortfalder automatisk 60 måneder efter motorvejen er taget i brug.

Kilde: Udkast til anlægslov

En løsning med kollektiv transport

En VVM-undersøgelse skal indeholde alternativer til et vejforslag

Et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik.

I området er der store muligheder for at bruge nærbanen nord og syd for Aalborg mere effektivt. Nordjyske Jernbaner har allerede opnået en passagerfremgang siden de overtog trafikken fra DSB i 2017 og indførte halvtimesdrift. Selvom banen er enkeltsporet nord for Aalborg er der mulighed for 20 minutters drift ligesom på Nærumbanen. Der kunne også oprettes flere stoppesteder og vigespor.

Med en yderligere udbygning af togdriften og bustrafikken i øvrigt, bør enhver stigning i den samlede transport kunne dækkes af den kollektive trafik. Ligesom en pæn del af den nuværende biltrafik burde kunne overføres til kollektiv trafik.

En sådan løsning ville tilmed være helt i tråd med *"Aftale om grøn trafikpolitik"* der den. 29. januar 2009 blev indgået af Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- *Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.*
- *Transportens CO2-udledning skal ned.*
- *Støj og luftforurening i byerne skal ned.*
- *Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.*
- *Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.*
- *Infrastrukturanlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.*

I VVM-undersøgelse fra 2011 anlagde Vejdirektoratet en vurdering af effekterne ved i stedet for en ny motorvej at udbygge den kollektive trafik. Sådan blev effekterne er opsummeret:

"Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald".

Efter sådanne positive vurderinger burde der ikke være så meget at betænke sig på. Man skulle vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for et stort motorvejsanlæg.

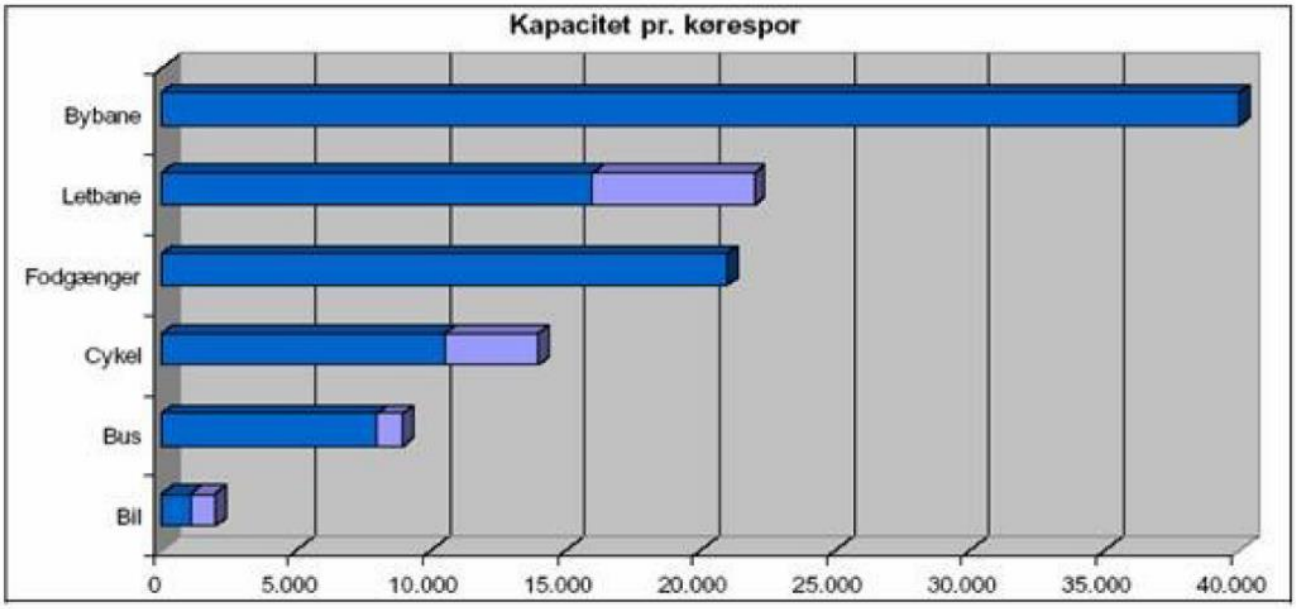
Desværre blev det ikke anbefalingen fra Vejdirektoratet. Man anbefalede som bekendt en Egholmmotorvej.

Det er nærliggende at antage, at årsagen til, at man afviste en sådan skånsom løsning med kollektiv transport og cyklisme var, at VVM-analysen fra 2011 takserede tidsgevinsten ved en Egholmmotorvej så højt - på grund af de ovennævnte misvisende metoder – at den interne rente blev sat til 7,8 til 9,2 %. Eftersom den beregning heldigvis er forladt bør man igen kigge på et anden løsning i form af en kollektiv trafikløsning.

Spørgsmålet er så, hvorfor der i den nye VVM-undersøgelse ikke er fulgt op på, at den kollektive trafik på en skånsom måde kunne erstatte bygning af endnu en ny motorvej.

Det bør tælle meget, at der ikke bruges for megen plads til transport.

Alligevel satser man alene på biltrafik, selvom det er den absolut mest arealkrævende transportform. Denne illustration fra Europa Kommissionens Transportdirektorat viser, hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time. Dertil kommer areal til parkering til biler:



Der mangler også oplysninger/analyser om hvordan roadpricing i en eller anden form som foreslået af Trængselskommissionen, Eldrup-udvalget og andre vil kunne styre trafikken – også i Aalborgområdet - i retning af mindre miljøbelastning og bilpres. Efter fremsættelse af udkast til forslaget om en anlægslov har Det Økonomiske Råd også anbefalet kørselsafgifter, som en effektiv måde at begrænse trængsel, miljøbelastninger, vejudgifter i vore store bysamfund, som f.eks. Aalborg.

Vejdirektoratet bestemmer næsten alt, hvis anlægsloven vedtages som i udkastet

Til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv. Fravigelserne af anden lovgivning indebærer ikke tilsidesættelse af de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

Transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til endelig udførelse. Vejdirektoratet er anlægsmyndighed for anlægsprojektet omfattet af § 1.

Kilde: Udkast til anlægslov

Klip fra udkast til anlægslov viser eksempler på, hvor indgribende og ødelæggende en Egholmmotorvej vil være – for at nogle vil kunne vinde nogle få minutter

Der skal erhverves ca. 280 ha permanent til selve anlægsprojektet og ca. 85 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 160 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige antal ha og ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

Påvirkning af de rekreative interesser i anlægsfasen kan være direkte i form af arealinddragelse til arbejdsarealer, depoter mv. og indirekte som følge af støj og visuelle påvirkninger. De visuelle påvirkninger og støjpåvirkningen kan ændre oplevelsen af de rekreative områder i de perioder, hvor der foregår anlægsarbejde. Konsekvensen for de rekreative interesser vurderes dog at være moderat, da de fleste områder fortsat kan anvendes, og da det er muligt at bruge andre nærliggende områder.

Etablering af en motorvej med tilhørende dæmninger, bygværker, støjskærme mv. vil medføre omfattende og vedvarende visuelle påvirkninger af landskabsoplevelsen. Det skyldes, at der er tale om et stort teknisk anlæg, der vil dominere mange af landskabselementerne og dermed oplevelsen af landskabet.

Der er langs anlægsprojektet en række rekreative områder, hvor der er mulighed for at færdes, motionere eller overnatte. Det gælder bl.a. de rekreative områder Østerådalen Syd, Drastrup Skov, Hasseris Skov, Egholm, Lindholm Fjordpark samt kolonihaveforeninger, hvor de rekreative muligheder er med til at forbedre sundhed og livskvalitet.

Miljøpåvirkninger fra anlægsprojektet vil i særlig grad påvirke befolkningen i de nærmest liggende ejendomme, landsbyer og boligområder. Det gælder især landsbyerne Dall, Dall Villaby, Drastrup, Hvorupgård og boligområderne Sofiendal Enge, Gl. Hasseris og Hasseris samt ejendomme på Egholm og Lindholm, der alle ligger relativt tæt på anlægsprojektet. Udover de nævnte landsbyer og boligområder, ligger der flere enkeltliggende gårde og boliger nær linjeføringen. Det er især støj fra trafikken på den nye motorvej, der kan påvirke stressniveau og dermed sundhed.

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

I Hasseris Enge etableres motorvejen på en dæmning i det flade og åbne kystlandskab, hvilket permanent ændrer de visuelle forhold og udsigterne på tværs af landskabet. Omkring Limfjorden anlægges tunnelportaler og motorvej på dæmning på tværs af det ellers åbne og flade kystlandskab samt lavbro på tværs af Nørredyb. Nord for fjorden omlægges Lindholm Å og føres under motorvejen via en faunapassage dimensioneret til rådyr. Længere mod nord krydser motorvejen Høvejen via et markant dæmningsanlæg. Motorvejen afsluttes ved Hirtshalsmotorvejen, hvor der etableres et motorvejskryds.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf
Leif Kajberg

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Til
Vejdirektoratet
att. nfc@vd.dk

Omø, den 15. december 2021

Vedr.: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Øen Egholm, der ligger 5 minutters sejlads fra Aalborg, er en af Sammenslutningen af Danske Småøers 27 medlemmer. Med det fremlagte forslag til anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse er øboerne i overhængende fare for at miste deres ø og deres ø-identitet.

Men nu er det jo ikke blot øboerne, en sådan motorvejsforbindelse har en massiv indvirkning på, for Egholm er - ligesom de øvrige danske småøer – oase for titusindvis af danskere.

- Vi har som mennesker – måske mere end nogen sinde før – brug for stilhed og nærhed til naturen og leder efter det i vores umiddelbare nærhed. På Egholm kan ålborgenserne på ganske kort tid sejle til en forholdsvis uforstyrret ø med bynær stilhed og ro. Hvis den 3. Limfjordsforbindelse i den fremlagte udformning bliver en realitet, vil dette åndehul for ålborgenserne, for vuggestue-, børnehave- og skolebørn være udraderet.

- Omkring 100.000 gæster besøger årligt Egholm – ikke bare i sommerperioden, men året rundt. Disse gæster tiltrækkes af naturen og stilheden og bidrager ikke alene til Egholms økonomi, men også til økonomien i Aalborg by og resten af kommunen.
  Vi ved, at når turister besøger de danske småøer, søger de fred og ro, unikke naturoplevelser, øernes særlige kulturhistorie, sejlturen, færgeturen, samt den helt specielle oplevelse det er at være omgivet af hav til alle sider og opleve en ubrudt horisont.
  Etablering af den 3. Limfjordforbindelse med en motorvejsbro over Egholm vil uden tvivl påvirke turismen negativt. Mange af de parametre, der står højt på turisternes 'ønskeseddel' ift. besøg på småøer, vil være ødelagt eller helt væk. Dermed ødelægges det økonomiske grundlag for mange øboere.

- I disse år oplever mange småøer og også Egholm en øget tilflytning af børnefamilier, som ud over naturen, freden og roen også søger den nærhed og frihed, som specielt kan opleves på de små øer.
  Der er ingen tvivl om, at Egholms muligheder for at fremstå som et attraktivt bosætningssted, forringes voldsomt ved etablering af den vestlige Limfjordsforbindelse.

- Endelig er en del af Egholm et vigtigt habitatområde for udryddelsestruede dyrearter (bl.a. lysbuget knortegås og strandtudse). Områderne er derfor beskyttet af internationale konventioner og vil ødelægges med etableringen af en motorvej. Ødelæggelse af et sådant område taler også direkte imod Folketingets ønske om mere biodiversitet.

Hvis man fastholder en vestlig linjeføring af den nye motorvej på trods af ovenstående og mange andre gode argumenter for det modsatte, vil vi på det kraftigste opfordre til, at man ændrer anlægget fra en 4 sporet motorvejsbro hen over Egholm til en boret tunnel under Limfjorden.
Et projekt med en boret tunnel vil bevare natur, både på Egholm og på fastlandet, (bl.a. fordi der ikke skal tilføres ret mange råstoffer fra omkringliggende landskaber). Den sparer Limfjorden og Egholm for en masse forurening, som er til skade for fjordmiljøet og for folk, der bor i området, og ikke mindst sparer den Egholm, Aalborg og Nørresundby for en væsentlig del af de mange støjgener, som en forbindelse over Egholm vil medføre.

Så derfor: Hvis man holder fast i den vestlig linjeføring, så bør projektet ændres til at være en boret tunnel – til gavn for beboerne på Egholm, i Ålborg og ikke mindst til gavn for klimaet, naturen og biodiversiteten.

Venlig hilsen
Dorthe Winther
Formand
Sammenslutningen af Danske Småøer

Høringssvar vedr. Forslag til anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er efter min mening ikke den rigtige løsning på de trafikale problemer i forbindelse med krydsning af Limfjorden i **myldretiden, som reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er meget tæt trafik**. Det drejer sig om 1 time om morgenen og 1 time om eftermiddagen, hvor den gennemsnitlige rejsetid på en 12,5 km strækning på begge sider af tunnelen forlænges med 5-8 minutter i forhold til rejsetiden resten af døgnet, hvor det er muligt at køre med den tilladte hastighed[1]. Dette er situationen når der ikke opstår kø pga. trafikuheld i og omkring tunnelen, hvilket desværre sker alt for ofte med skader på personer og biler – og meget lang kø - til følge. Dvs. at hvis man kan mindske antallet af uheld, vil det afhjælpe en stor del af generne. Og det kan man.

Jeg håber inderligt, at I, der skal tage beslutningen, vil bruge lidt tid på at overveje, om det er 7 milliarder kr. værd at reducere en forlænget rejsetid på 5-8 minutter i myldretiden. Rent bortset fra, at en motorvej i Egholmlinjen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, kun 17% mod 50%, hvis man valgte at bygge et ekstra tunnelrør, hvor trafikken kan vendes i forhold til myldretiden. Denne løsning er beregnet til at koste ca. 4 milliarder, altså ca. halvdelen af Egholmforbindelsen. Både fagfolk og andre interessenter har i årevis foreslået at undersøge denne mulighed, som også er den løsning, man har valgt ved Elb-tunnelen ved Hamborg, og det fungerer rigtig fint. Men det har man valgt ikke at gøre.

Da VVM-redegørelsen skulle opdateres i 2021, blev Vejdirektoratet kun bedt om at lave en opdateret VVM for Egholmlinjen, hvilket er meget problematisk, da det ikke giver politikerne noget alternativ at forholde sig til.

Ud over at Egholm-motorvejen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, og at den har en dårlig forrentning, er der mange andre problematiske forhold ved at vælge den løsning:

- 2 af Aalborgs vigtigste drikkevandsreservoirer, som forsyner 1/3 af Aalborgs og Nørresundbys borgere med rent drikkevand, vil med stor sandsynlighed blive forurenet, da motorvejen skal ligge lige præcis dér. I Drastrup har man siden 80'erne brugt mange ressourcer på at beskytte grundvandet, der er meget sårbart overfor nedsivning, og hvis man vælger at bygge en motorvej der, vil hele den indsats gennem mange år være spildt. Det er allerede svært at finde nye egnede drikkevandsboringer pga. forurening fra landbruget og jeg mener, at vi bør beskytte denne vigtige ressource, både nu og for fremtiden.
- Det er veldokumenteret, at der er deponeret asbestholdigt affald ved Limfjorden der, hvor man vil lave en tunnel fra Aalborg til Egholm. VVM-redegørelsen nævner INTET om dette, hvilket jeg undrer mig meget over. Jeg mener, at det er nødvendigt at undersøge det præcise omfang af forureningen, hvilke miljømæssige konsekvenser, det vil have, når man begynder at grave og ikke mindst hvordan man vil rense op. Dette risikerer at fordyre hele projektet. Forrentningen er i forvejen så dårlig, at der ikke skal ret meget til, før projektet bliver urentabelt.
- Man ødelægger levesteder for flere bilag IV-beskyttede arter på Egholm.
- Aalborg vokser mod øst, især i forhold til industri og store arbejdspladser, fx det nye Supersygehus, så også af den grund giver det ikke mening at lægge motorvejen vest om byen.
- Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjplagede byer, hvis Egholm-motorvejen bliver en realitet, vil yderligere 26.000 mennesker blive udsat for sundhedsskadelig støj. Man kunne vælge

[1] fra Vejdirektoratets hjemmeside: Hastigheder, rejsetid og forsinkelser i myldretiderne | Vejdirektoratet

en billigere løsning og bruge de sparede penge på at afhjælpe de støjgener, som folk i den østlige del af Aalborg er udsat for.

Jeg håber, at beslutningstagerne vil lytte denne gang og at de vil udvide rettidig omhu, så vi ikke spilder vores fælles skattekroner på en motorvej, som ikke vil løse de trafikale problemer, og som bare vil give os nye problemer - nogle af dem ganske alvorlige.

Venlig hilsen

Signe Wang Carlsen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg d. 1/1-2022

Til Vejdirektoratet

Kære Niels Fejer Christiansen

Jeg er borger i Aalborg og bosat i bydelen Skalborg, ved Sofiendals Enge med min kone og tre børn.

Vi bor på 12. år i et område, som bliver påvirket af den 3. Limfjordforbindelse med linjeføring over Egholm. Vi er især meget bekymret for de støjpåvirkninger, som forbindelsen vest om Aalborg vil påføre os og 26.000 borgere i denne del af Aalborg.

Jeg har læst den opdaterede VVM-undersøgelse fra februar 2021 igennem, og jeg undrer mig meget over, at de forventede støjbelastninger med Egholmlinjen for boligerne i området, i VVM-undersøgelsen er relativt lave. Efter at have boet i området i 12 år er jeg overbevidst om at støjbelastningerne i praksis bliver meget højere. Min begrundelse herfor er at, 1) området vest for Aalborg er meget fladt 2) området har meget lidt vegetation (træer, buske). Disse to forhold påvirker vestenvindens hastighed ind over området i en sådan grad at støjen fra en Egholmforbindelse, vil være højere end de målinger, som VVM-undersøgelsen er kommet frem til. (Faktisk er vinden så kraftig i vores område, at havestolene ofte vælter!)

Der er mange gode argumenter og sund fornuft, som taler for, at den 3. limfjordforbindelse ikke skal føres vest om Aalborg og over Egholm – økonomi, natur, støj, den politiske proces, manglende trafikale løsninger, indbyggeres trivsel for bare at nævn nogle. Overordnet kan man argumentere for, at Egholm forbindelsen ikke lever op til vor tids fokus på bæredygtige løsninger i forhold til økonomi, natur og menneskers sundhed.

Tiden er inde til at lytte til mange gode borgeres stemmer og tænke på, hvor vigtig en beslutning den 3. Limfjordforbindelse er. Egholmforbindelsen vil påvirke utrolig mange menneskers liv negativt i mange årtier.

Derfor anmoder jeg om at arbejde seriøst med alternative forbindelser, som eksempelvis en city-tunnel eller et ekstra rør ved Limfjordtunnelen.

De bedste hilsner

Simon Neistskov Sørensen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Ødelæg ikke Aalborg for at skabe en transportkorridor fra Vendsyssel til Tyskland

En motorvej i Egholmlinjen vil skabe en motorvejsring rundt om Aalborg. Når den først er etableret, bliver Aalborg for evigt forandret. Nok ikke til det bedre. Derimod vil motorvejen stå som et monument over forældet tankegang, forældende løsninger og erhvervslivets enorme indflydelse på folkestyret. Som en hån mod de grønne visioner.

Hvorfor skal Aalborg indhylles i støj?

Aalborg er i forvejen en støjplaget by. Uanset hvor man befinder sig i Aalborg, er man ikke langt fra en motorvejstilkørsel. Vi lever i forvejen med den evige susen fra motorvej og motortrafikveje. (Med andre ord, har vi i forvejen nemt ved at komme til og fra byen). Et af argumenterne for en motorvej i Egholmlinjen er, at noget af motorvejsstøjen fra det støjplagede østlige Aalborg flyttes mod vest, og at støjen dermed fordeles ligeligt over byen. **Er det retfærdighed eller dumhed, at man bruger milliarder på at skabe lige så meget støj for beboerne i vest, som for beboerne i øst?** Er det ikke bedre at bruge penge på at mindske de markante støjgener, som naboerne til den eksisterende motorvej lever under? Analyser viser, at støjnedsættelsen i øst ved anlæggelsen af Egholmforbindelsen er så lille, at den knap er hørbar. **Til gengæld udsættes yderligere 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj.** Aalborg omkranses af en irreversibel støjmur til stor skade for sundhed, trivsel, miljø og klima.

Hvad med vores sundhed?

Der er to kæmpemæssige problemer med forurening i forbindelse med anlæg og drift af Egholmforbindelsen. **Motorvejen skal anlægges igennem Drastrup, hvor Aalborgs største drikkevandsreservior ligger.** Drastrup forsyner 1/3 af Aalborg med drikkevand. Jorden i området er enormt sårbar og underlagt strenge restriktioner for beplantning og lignende. Beboerne skal følge særlige regler for, hvordan de anvender deres grund for at beskytte vores grundvand, men Transportministeren har valgt at tilsidesætte hensynet til grundvandet til fordel for anlægsloven. Befolkningen er underlagt kontrol, men Transportministeren må tromle igennem uden at blinke. Det kan simpelthen ikke være rigtigt. Det er katastrofalt for Aalborgs vandforsyning, at der nu skal løbe en motorvej gennem området med stor risiko for forurening til følge.

Det andet problem er asbestdeponierne ved fjorden. Det er gammelkendt, at der fra eternitfabrikken i Aalborg er blevet deponeret store mængder asbestholdigt affald ved fjorden. Det kan Aalborg Byråd med Thomas Kastrup-Larsen i spidsen valgt at lukke øjnene for, og i den bestilte VVM-redegørelse har man ikke fundet det relevant at belyse. Transportministerens holdning synes at være ”vi må se, hvad vi støder på, når vi begynder at grave”. Ja tak, så er det jo for sent – og hvem lander regning hos? Borgerne i Aalborg, som i forvejen skal spytte 600 millioner i kassen (foruden den kommunale infrastruktur, som også skal tilpasses).

I Aalborg Vestby har vi haft et skønt friluftsbad i årtier. For få år siden blev det renoveret, blev klimavenligt og åbnet op til en hel Vestre Fjordpark. Et dyrt projekt. Et dejligt sted. Men hvem har lyst til at lade sine børn bade dér, når anlæggelsen af en tunnel har hvirvlet asbest op i vandet? Asbest, som flyder mod øst ind mod lystbådehavn, friluftsbad, havnefront og havnebad. Fra Vestre Fjordpark er der udsigt til Egholm og gåafstand til Egholmfærgen – snart skal isen nydes med udsigten til en brølende motorvej.

Aalborg har for længe lidt under følgevirkningerne af eternitproduktionen. Lad os ikke gentage fortidens uvidenhed og lukke øjnene over for asbestens alvorlige, sundhedsmæssige konsekvenser.

En stor beslutning skal træffes på oplyst grundlag

Folketingets medlemmer skal nu træffe beslutning på et bekymrende dårligt grundlag. Særligt en VVM-redegørelse, der kun belyser Egholmlinjen og ikke vurderer alternativer – og som værst af alt ikke behandler de ildevarslende oplysninger om asbestdeponier tæt på linjeføringen og lige der, hvor der skal bygges tilslutning til motorvejen. **Det er bekymrende og beskæmmende, at Folketingets medlemmer kan træffe så afgørende beslutninger på så tyndt et grundlag.** Som borger kan man kun håbe på, at de faktisk erkender tyngden af denne beslutning, tager deres ansvar alvorligt og sætter sig ind i sagen. Personligt bliver jeg også ked af at tænke på, at mennesker, som aldrig har sat deres ben i Aalborg eller de berørte områder, med et tryk på en knap kan ændre vores livskvalitet og ødelægge fremtidige generationers by og klima. Det værste er, at vi ikke har lov til at klage over det. Den mulighed har Trafikministeren taget fra os. **Det er påfaldende, at klageadgange fjernes fra projekter, som møder stor modstand i befolkningen.** Det ligner jo en glidebane, der ender i et diktatur. Hvorfor ikke lytte, som i virkelig LYTTE, til borgerne. Der er masser af engagement, idéer og lyst til samarbejde. Og det er jo os, som skal leve med beslutningerne. **Jeg appellerer derfor på det kraftigste til, at Folketinget afviser anlægsloven om den tredje limfjordsforbindelse og beder om en grundig undersøgelse af de faktiske forhold og alternativer.** Lyt til forskerne, lyt til fagfolkene og lyt til borgerne. Lyt ikke til en minister, som negligerer rigtig mange mennesker bekymringer ved at sidestille asbestfund med fund af enhjørninger i linjeføringen. Bekymringerne er reelle og fortjener at blive adresseret reelt.

Lad Aalborg bevare sit unikke storbymiljø

Hvorfor holde fast i forældede idéer, som er på kollisionskurs med fremtiden visioner og nødvendige klimatiltag? Er endnu en motorvej, som ødelægger den sidste flig af Aalborgs grønne udsyn, virkelig den rigtige løsning? Aalborg har transformeret sig fra betongrå industriby til attraktiv studieby med åndehuller, havnebad, grøn toptuning af friluftsbadet og anlæggelse af ny bydel midt i en såkaldt klimapark i Sofiendals Enge, hvor biodiversiteten skal trives utæmmet. Denne klimapark skal nu køres over af et asfaltanlæg af dimensioner. Jeg vil opfordre til at læse dette debatindlæg (som ikke er skrevet af borgere, der bliver påvirket af motorvejen), som rammende beskriver en stor del af det, der gør Aalborg så attraktiv for borgerne – den fine samhørighed mellem storby og fri natur med åbne vidder: Forbindelse over Egholm må være absolut sidste udvej | Nordjyske.dk

Med venlig hilsen og opfordring til omtanke

Sofie Dybro Christensen

Sofie Skovgaard Olsen
Lærerstuderende i Aalborg

Høringssvar angående Egholmsmotorvejen

Kære politikere

Lad mig starte med at citere vores statsminister:

”Danmark er igen det grønne foregangsland, vi ønsker at være. Det skal give os mod på endnu mere. De stigende temperaturer er ved at ødelægge vores jordklode. Jeg ved, at mange er bekymrede. Hvordan bliver vores fremtid? Og børnenes? Og børnebørnenes? Jeg kan love jer én ting. Det politiske flertal, der lige nu er i Danmark. Vi svigter ikke. Vi gør det, der skal til. Det er vores løfte. Det er mit løfte” (Mette Frederiksen, 2022).

Er Danmark nu igen det grønne foregangsland, som statsministeren siger i sin nytårstale? Det vil jeg gerne så tvivl om. Det vil jeg, fordi den selvsamme statsminister og regering har sat en anlægslov i høring, der svigter vores jordklode. En sund og bæredygtig jordklode er ensbetydende med en artsrig jordklode. Vi har en stor forpligtigelse til at leve op til europæisk og dansk lovgivning, hvad angår naturbeskyttelse. På Egholm findes en af Danmarks største populationer af strandtudsen, der ikke er en ligegyldig, klam og slimet padde men en bilag-4 art, der er strengt beskyttet. Altså har vi forpligtet os til ikke at forstyrre, forringe eller ødelægge disse bilag-4 arters levesteder. En motorvej henover Egholm vil vel gå direkte imod den nævnte lovgivning?

En anden art, der også er en strengt beskyttet bilag-4 art, er den lysbuede knortegås. Den benytter Egholm som vinteropholdssted. Og vi skal huske at værne særligt om vores gæster. I sommers blev jeg færdig som billedkunstlærer fra Læreruddannelsen UCN i Aalborg. Som afgangsprojekt lavede min makker og jeg et Land Art værk i naturmaterialer af knortegåsen. Vi fik fragtet denne knortegås til Egholm, hvor den står og minder forbipasserende om, at vi har en international forpligtelse til at passe på den.

Jeg ønsker en Regering, der gør, hvad der skal til for vores klode for, at vi trygt kan sætte børn i verden.

Derfra hvor jeg står, kræver det, at I genovervejer, om der skal være en motorvej over Egholm.

Derfra hvor jeg står, kræver det, at vi tager ansvar for at sikre en artsrig klode i fremtiden. Vi må og skal tage vores lovmæssige forpligtelse alvorligt.

Derfra hvor jeg står, kræver det, at politikerne tager os borgere alvorligt og sikrer vores demokratiske rettigheder. Det er uacceptabelt, at transportministeren foreslår at fjerne vores klageadgange generelt i forbindelse med anlæggelsen af Egholmmotorvejen.

De bedste hilsner

Sofie Skovgaard Olsen, *Lærerstuderende*

Vores Land Art værk af den lysbuede knortegås på Egholm

Titel ”Hvæsende knortegås”, 2021 (Privatfoto)

Høringssvar Egholmlinjen

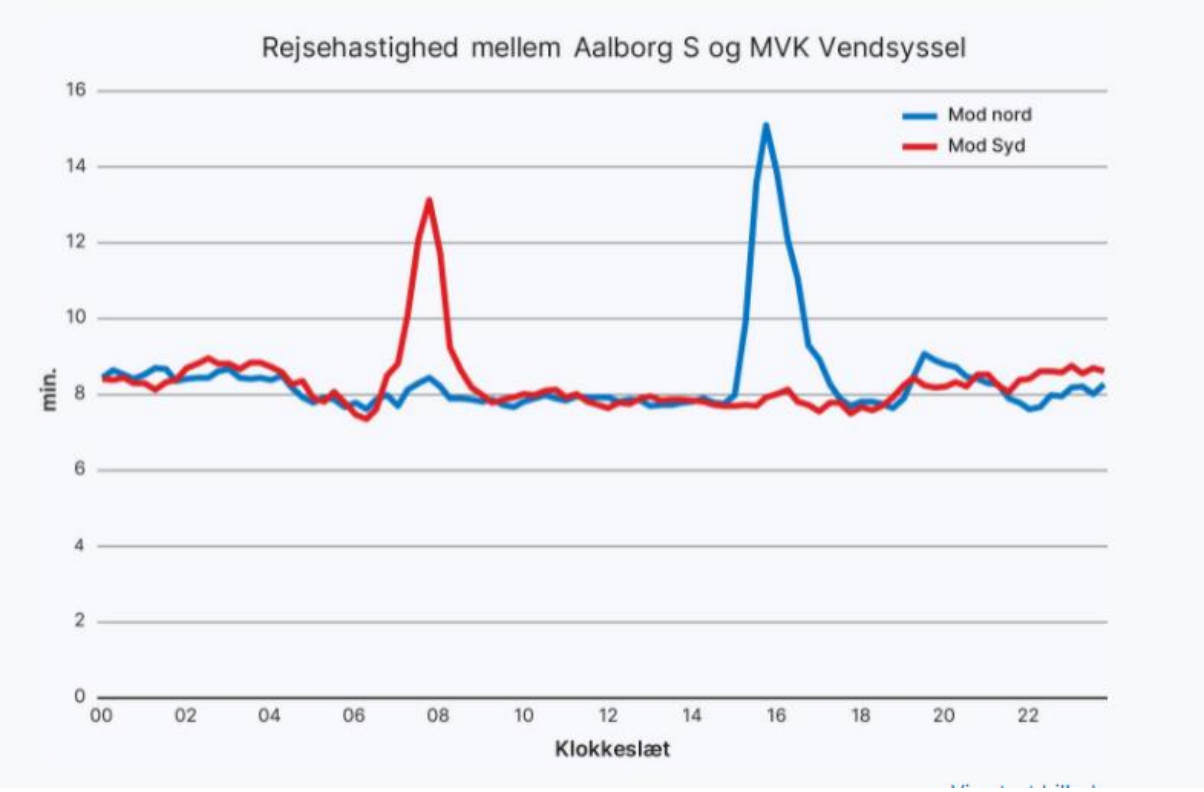
Processen omkring etablering af Egholmlinjen har været yderst kritisabel på mange område, og etableringen af Egholmlinjen fremstår på en række punkter som værende en alt for dyr og alt for dårlig løsning på de trafikale problemer omkring limfjordskrydsningen ved Aalborg. Ligeledes vil projektet medføre store støjgener for en lang række husstande i og omkring Aalborg og Nørresundby, ligesom den miljø- og klimamæssige belastning vil være massiv. De positive argumenter for linjen synes at være få og mest af alt bero sig på, at *"hvis der ikke sker noget nu, så sker det aldrig".*

For de mange borgere der ender med at betale prisen for den dårlige løsning – både de som bor omkring motorvejen(e), og de der skal krydse Limfjorden – er forsøget på at haste beslutningen igennem under påskud af, at man ikke har tid til at undersøge alternativer og konsekvenser ganske enkelt uacceptabel!

De 4 primære problemer med etablering af Egholmmotorvejen er beskrevet nedenfor.

<u>Trafikudfordringen med Limfjordskrydsning ved Aalborg løses IKKE med Egholmlinjen!</u>

Den trafikale udfordring med Limfjordskrydsning ved Aalborg handler meget specifikt om biler der skal krydse Limfjorden til og fra arbejde. Aalborg er hele regionens centrum for arbejdspladser, hvorfor arbejdskraften om morgenen bevæger sig Nord til Syd og om eftermiddagen fra Syd til Nord. Dette illustreres tydeligt på nedenstående figur far Vejdirektoratet, hvorfor det ligeledes også tydeligt fremgår at det ikke er et problem at køre fra Syd til Nord om morgenen, og fra Nord til Syd om eftermiddagen.



I de 2 VVM undersøgelser aflastes trafikken i den nuværende Limfjordstunnel kun med hhv. 17% og 24%, hvorfor der ved almindelig trafikfremskrivning ved Egholmlinjens forventede færdiggørelsestidspunkt i bedste fald "kun" vil være samme belastning af den nuværende Limfjordtunnel som i dag. Da aflastningen er beregnet gennemsnitligt vil den i virkeligheden højst sandsynligt være endnu mindre omkring spidsbelastningstidspunkterne (Nord til Syd fra 7-9 og Syd til Nord fra 15-17), da arbejdspladserne i Aalborg i høj grad er koncentreret omkring E45 i Øst. De 3 største arbejdspladser i Regionen – Aalborg supersygehus, Aalborg Universitet og Siemens Gamesa – er således beliggende ØST for nuværende E45, hvorfor etableringen af Egholmlinejn vil være fuldstændig irrelevant for transport til og fra arbejdspladser beliggende omkring E45 i Øst.

I tillæg dertil vil Egholmlinjen kun tilgodese trafik i retning af E39 mod Hjørring/Hirtshals, mens trafik i retning af Frederikshavn ikke vil have mulighed for at benytte Egholmlinjen, da Egholmlinjen alene er tilkoblet E39. Dette er yderligere med til at gøre forbindelsen irrelevant, da ca. 60% af motorvejstrafikken nord for Limfjorden går i retning af Frederikshavn.

Økonomi ved Egholmlinjen er dårlig, og der "snydes på vægten"!

Den interne rentabilitet ved Egholmlinjen er udregnet til at udgøre 3,5%, hvilket er et absolut minimumskrav. På trods af den ekstremt lave interne rentabilitet, så opnås den positive rentabilitet alene ved flere forhold, hvor der "snydes på vægten". Såfremt disse var indregnet i projektet som de logisk korrekt burde, så ville rentabiliteten være betydeligt negativ.

Forhold 1: CO2 forureningen i anlægsfasen "tæller ikke med"

CO2 forurening i anlægsfasen er ikke kvantificeret og regnet med som en omkostning ved projektet. Det er alene den øgede CO2 pga. en stigende trafikmængde, som er indregnet i projektet. Dette er naturligvis yderst problematisk – og klimaet skelner nok ikke mellem om et øget CO2 forbrug sker som følge af anlæg eller som følge af drift. Alene at indregne den driftsmæssige påvirkning i projektet er således problematisk.

Forhold 2: Støj indregnes som en "positiv" effekt

Støj indregnes som en "positiv" effekt med hele 316 mio. – hvilket overstiger den positive Nettonutidsværdi, som alene udgør 242 mio. i det oprindelige forslag. At støjeffekten skulle have en positiv værdi for regionen er særdeles ulogisk, og det ses tydeligt at dette alene sker på baggrund af "regnearkstrylleri". Den støjmæssige aflastning af den nuværende E45 er ifølge Vejdirektoratet nede på 1-2 DB, hvilket er en svært hørbar ændring. Ligeledes aflastes Limfjordsbroen/Vesterbro (hovedvejen gennem Aalborg) med under 10% trafikmæssigt ved en Egholmlinje, hvorfor den støjmæssige påvirkning her ikke engang er en forbedring på 1 DB. Den "positive" støjeffekt fremkommer således alene ved at der i projektet er indregnet opsætning af støjskærme langs den nuværende E45 ved den stærkt støjprægede Dall Villaby. Se kort nedenfor:

Placering af støjskærme

De opsatte støjskærme har dog absolut INGEN relevans for Egholmlinjen, og burde være opsat for længe siden. Nu er borgere i Dall Villaby så taget som gidsler for at projektet omkring Egholm motorvejen kan udvise en positiv rentabilitet – dette på trods af at de positive støjmæssige effekter af de planlagte støjskærme omkring Dall Villaby i praksis har lige så lidt sammenhæng til Egholm motorvejsprojektet, som en opsat støjskærm i Åbenrå eller Helsingør!

<u>Asbestproblematikken tages ikke taget alvorligt</u>!

Det er stærkt kritisabelt at Asbest problematikken ikke er yderligere undersøgt og belyst inden der skal vedtages en anlægslov omkring Egholm motorvejen. Med tanke på historikken omkring asbest i Aalborg og de mange dokumenterede asbest deponier i og omkring motorvejstraceet er det stærkt kritisabelt at dette forhold først ønskes belyst og undersøgt, når man er kommet forbi "point of no return". Dette er ganske enkelt uansvarligt og nærmer sig pligtforsømmelse af samtlige relevante myndigheder og politikere, som lader hånt om dette tvivlsspørgmål inden beslutningen tages om anlæg af Egholmlinjen.

<u>Bedre, billigere og mindre invasive alternativer er ikke medtaget i den opdaterede VVM.</u>

Ved den oprindelige VVM fra 2011, så blev der alene belyst en 3. løsning ved nuværende E45 med 2 nye tunneler – altså således at E45 i både nord- og sydgående retning blev 6-sporet hele tiden. Dette var og er et både dyrt og overdimensioneret løsningsforslag. Da den trafikmæssige udfordring

omkring Limfjordskrydsning ved Aalborg åbenlyst omhandler arbejdskraftens krydsning i retning Nord-Syd om morgenen og Syd-Nord om eftermiddagen, så forekommer det utroligt, at der i den opdaterede VVM ikke er medtaget et forslag omkring anlæg af et reversibelt tredje Limfjordsrør i sammenhæng med den nuværende Limfjordtunnel. Dette ville rent logisk betyde en fordobling af kapaciteten i retning Nord-Syd om morgenen og i retning Syd-Nord om eftermiddag og således både:

1. Være et langt billigere alternativ end Egholm linjen
2. Afhjælpe og fremtidssikre kapaciteten omkring E45 i højere grad end Egholmlinjen
3. Ikke medføre nyetablerede støjgener til 26.000 borgere, hvilket vil være konsekvensen af Egholmlinjen.
4. Være langt mindre invasiv for natur og miljø i Aalborg området.

Ydermere er Lektor Emeritus fra Aalborg Universitet Anker Lohmann fremkommet med et forslag omkring en citytunnel omkring den nuværende E45 krydsning, som ligeledes fremstår som et betydeligt billigere og trafikmæssigt mere fremtidssikret alternativ end Egholmlinjen.

Konklusion:

Inden endelig vedtagelse af en anlægslov omkring en tredje Limfjordsforbindelse bør folketingets partier helt åbenlyst kræve følgende to forhold undersøgt:

1. Asbestproblematikken omkring motorvejstraceet samt planlagte til- og frakørsler skal undersøges af en kvalificeret og UVILDIG part inden anlægsloven vedtages.
2. De to forslag omkring 1) et reversibelt tredje rør eller 2) en citytunnel skal vurderes og sammenlignes med Egholmlinjen for så vidt angår trafik, økonomi, miljø, støj mv.

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hvilken luksus, det er at bo i en storslået natur med 5 km. til Aalborg centrum, 2. min. gang til et af Vestbyens største idrætsanlæg samt områdets største skole og ikke mindst i nærheden af Vestbyens pulserende byliv.

Vi har de sidste 25 år boet i udkanten af Aalborgs Vestby på en ældre landejendom. Vi bor i en storslået natur med skov og fjord i baghaven. Helt specielt for dette sted er, at vi ofte ser sjældne og fredet dyrearter, såsom knortegæs på markende bag gården, kvækkende strandtudser som har bosat sig under betonen på gårdspladsen, og ikke mindst, at se den lille brune brud (hermelinens fætter) som holder til i læbæltet ved siden af stalden. Dagligt ser vi flokke af rådyr, der hygger sig på markerne bag gården, hvilket også er yndet udflugtsmål for mange af vestbyens borgere.

Dette storslåede område vi bor i, i kanten af Aalborg, er flittig brugt af skolerne i Vestbyen. Her afholder de både idrætaktiviteter og motionsdage. Ofte ser vi også elever på biologitur for at lave naturundersøgelser. Det samme gælder for de mange foreninger, der afholder forskellige løb og konkurrencer på vejene i området. Specielt dejligt er det i sommerhalvåret, hvor vi kan se rigtig mange holder familiepicnic langs fjorden, mens børnene leger i vandkanten. I det hele taget bruges området ofte til mange forskellige aktiviteter for både foreninger, sportsklubber og private.

Når jeg nu sidder her og beskriver min bopæl og naturen her omkring, er det fordi jeg har total mangel på forståelse for, hvordan man kan tænke en motorvej ind i dette område. Hvordan og hvorfor har man et ønske om, at lægge en støjende og forurenende motorvej lige i kanten af Aalborgs vestlige bydel. I øvrigt i et område der også er vandindvindingsområde for byens drikkevand. - I et fantastisk naturområde som er Aalborgs åndehul for både dyr og mennesker.

I stedet for at omkranse Aalborg i motorvej, så kan man i stedet lave en ekstra bro i nærheden af den allerede eksisterende motorvej/tunnel. Herved har cykelister og gående fra Nørresundby/Aalborg mulighed for ikke at skulle starte bilen, når de skal krydse fjorden, hvilket også vil være miljøvenligt. En sådan “aflastningsbro” vil også kunne bruges af de bilister, der kun skal fra/til Aalborg eller Nørresundby. Derved behøver de ikke at skulle på en længere køretur på motorvej for at krydse fjorden. Der må findes en anden “aflastningsløsning” end en den 3. limfjordsforbindelse. En løsning som ikke vil være ødelæggende for naturen i Aalborg vest eller for øen Egholm. En løsning som ikke er støjforurenende for Aalborgs vestlige bydel. Ej heller så økonomisk tung som projekt 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Høringssvar - VVM for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – SH01 ApS

Aalborg d. 29. april 2021

Sidste ord inden dødsdommen eksekveres

Sådan oplever jeg og rigtig mange andre borgere denne VVM-høringsproces.

Af den opdaterede VVM fremgår det:

Indstilling og politisk beslutning

Når den offentlige høring er afsluttet, behandler Vejdirektoratet høringssvarene. Herefter udarbejdes et høringsnotat og en indstilling til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Indstillingen udarbejdes på baggrund af den gennemførte VVM-undersøgelse samt høringssvarene. Herefter er det op til en videre politisk drøftelse og stillingtagen til, hvorvidt projektet skal gennemføres via en anlægslov.

Jeg kan naturligvis ikke acceptere præmissen for en høring hvor Transportministeren flere uger før høringsfristens udløb melder ud at regeringen vil bygge en motorvej vest om Aalborg og at linjeføringen ikke kan accepteres. Der er tydeligvis ikke lagt op til nogen politisk drøftelse eller stillingtagen til hvorvidt projektet skal gennemføres.

Transportministerens udmelding underminerer fuldstændigt høringsprocessen og den demokratiske proces. Eftersom de politiske drøftelser tilsyneladende er afsluttet, er denne høring intet andet end en formalitet, og et groft spild af tid og offentlige ressourcer, og en direkte latterliggørelse af de mange borgere der vil blive alvorligt berørt af projektet.

Der er i vanlig socialdemokratisk arrogant og magtfuldkommen stil tydeligvis ingen reel politisk interesse for at høre hvad borgerne har at sige, eller for det stykke arbejde der er blevet udført i forbindelse med udarbejdelsen af denne opdatering af VVM'en fra 2011.

Byomdannelse og byudvikling

Både den oprindelige VVM fra 2006 og den såkaldte færdiggørelse af denne fra 2011, som VVM'en fra 2021 er en opdatering af indeholdt et afsnit der omhandlede byudvikling.

Af VVM 2011 fremgår det at:

Beslutningen om at etablere et nyt Universitetssygehus i Aalborg Øst betyder, at områderne ved de eksisterende sygehuse i midtbyen også vil komme i spil til nye byformål.
Der vil blive skabt ny trafik i Aalborg Øst, og trafikken til de eksisterende sygehusområder vil blive forandret.

Hastigheden med hvilken byomdannelsen vil finde sted er usikker. Det er ligeledes usikkert, i hvilket omfang der vil være tale om en omflytning af funktioner, som allerede findes andre steder i byområdet, og i hvilket omfang der vil være tale om egentlig ny aktivitet.
Med de meget store arealer, som er i spil, <u>har dette en betydning for vurderingerne af trafikkens udvikling.</u>

Aalborg og Nørresundby karakteriseres ved, at der centralt i byerne er store områder under omdannelse, som forventesat bære en væsentlig del af byudviklingen. Det drejer sig bl.a. om:

- *Havnefronterne nord og syd for fjorden*
- *Den tidligere eternitfabrik*
- *Godsbanearealerne*

Til havnefronten er der netop blevet tilføjet planen om opførelse af et nyt domicil til Energi- og telekoncernen Norlys, med plads til ca. 700 medarbejdere.

Hertil kommer 100 boligudstykninger i Morbærhaven og på Ferskenvej klods op ad linjeføringen for Egholmlinjen.

Hertil kommer nye boligområder i Sofiendal Enge med 1200 nye boliger klods op ad linjeføringen for Egholmlinjen.

Hertil kommer 54 Hektar nyt boligområde på Stigsborg Brygge med 4000 nye boliger hvor man forventer 7500 nye beboere samt 1000 nye skoleelever samt vuggestue- og børnehavebørn i kombination med erhverv og butikker.

Her fremgår det på side 14 det af udviklingsplanen for etape 1 af projektet at: *"I Stigsborg har beboerne ikke behov for at tage bilen hver dag. Man tager kun bilen når det er nødvendigt"…*

Aalborg Kommune forventer tilsyneladende at samtlige 7500 beboere vil komme til at arbejde og deltage i aktiviteter der alle ligger inden for gå- eller cykelafstand af deres nye hjem. Det er virker forholdsvist usandsynligt at dette vil blive tilfældet, og vidner snarere om at man ingen reel plan har for mobiliteten og for hvordan biltrafikken skal kunne afvikles. Måske håber man på en snarlig 4. Limfjordsforbindelse.

Manglende alternativer

Der er nu gået 10 år siden VVM'en fra 2006 blev færdiggjort. Dvs. de 3 linjeføringsforslag fra disse VVM'er er mindst 15 år gamle og jf. ovenstående ingenlunde repræsentative for hverken behovet i den nuværende situation med den nuværende udvikling, eller for den fremtidige udvikling.

Hastigheden for byomdannelsen er ikke længere usikker. Vi kan se resultatet af den med egne øjne. En byomdannelse der er den mest omfattende i Aalborg siden den store udluftning i 1930'erne med anlæggelsen af Vesterbro og Limfjordsbroen.

Det giver absolut ingen mening at planlægge en så stor milliardinvestering efter forhold der ikke længere er gældenden fremfor at planlægge ift. de aktuelle og fremtidige forhold.

Jeg kræver derfor at der udarbejdes mindst to alternative forslag, som samtidig forholder sig til og vægter forhold som bæredygtighed, klima og støjforhold væsentligt.

Anlægsøkonomi
Med en vurderet samfundsøkonomisk gevinst på 0,04-0,08 % er det tydeligt, at selv mindre komplikationer ved udførelsen, forsinkelser, prisstigninger på råmaterialer, samt den generelle konjunktur og aktivitet i byggeriet mht. kapacitet og at kunne skaffe kvalificeret arbejdskraft, er betydelige variabler som kan medføre negativ samfundsøkonomisk gevinst.

Her savner jeg en risikovurdering af anlægsprojektets gennemførelse mht. de anlægsøkonomiske konsekvenser og den samfundsøkonomiske gevinst. Jeg savner samtidig en plan B med mulige besparelsestiltag, såfremt det vurderes at anlægsøkonomien og dermed projektet for Egholmlinjen er for skrøbeligt til at det vurderes økonomisk rentabelt at gennemføre projektet den foreslåede form.

Samtidig er der jf. Dagens udgave af Ingeniøren.dk udsigt til, at den mere generende motorvejsstøj tages i betragtning ved samfundsøkonomiske overvejelser som eksempelvis ved fastsættelse af det såkaldte støjbelastningstal (SBT). En forøgelse af dette tal vil yderligere reducere den samfundsøkonomiske gevinst.

Der bør nødvendigvis være sammenhæng mellem den offentlige økonomiske investering og den økonomiske gevinst. Jeg vil derfor bede om at de ovennævnte risici vurderes nøje og at konklusionen heraf kommer til at fremgå tydeligt af høringsnotatet, således politikerne har mulighed for at forholde sig til denne økonomiske del af projektet på et tilstrækkeligt oplyst grundlag.

Støj
Som VD allerede er opmærksom på vil Egholmlinjen medføre støjniveauer der ligger langt over WHO's grænseværdier, og vil således udgøre en alvorlig helbredsrisiko for borgere bosat langs linjeføringen. Der er tale om bl.a. hjertekar- og stofskiftesygdomme og diabetes samt indlæringsvanskeligheder for børn og dødsfald som følge af støjpåvirkningen.

VD foretog i 2014 en undersøgelse der viser, at ved Lden = 52 dB er 10 % af de berørte personer stærkt generet ved motorvejene af støjen. Procentsatsen er naturligvis endnu højere end ved 58 dB og opefter.

I et teknisk notat udarbejdet for Miljøstyrelsen fremgår det af konklusionen at:

Det er vigtigt at bemærke, hvor meget mere generende motorvejsstøj opfattes. Dette bør tages i betragtning ved samfundsøkonomiske overvejelser, fx ved fastsættelse af støjbelastningstal og ved fastsættelse af grænseværdier.

Der er således ingen tvivl om at støjgenerne fra Egholmlinjen vil blive betydelige.

Motorvejen vil pga. jordbundsforholdene i engområderne i Sofiendal og Hasseris skulle hæves et betydeligt stykke over det nuværende terræn, og trafikstøjen vil blive udbredt flere km ind over Skalborg, Sofiendal og Hasseris. Dvs. områder som i dag ikke er støjbelastede.

Transportministeren citeres på Transportministeriets hjemmeside:

- Den opdaterede VVM-undersøgelse ændrer ikke på valget af linjeføring over Egholm, som der er en bred politisk aftale om. Der er alene foretaget en mindre justering af VVM-undersøgelsen, der blandt andet resulterer i mindre nabostøj, og det finder jeg særdeles hensigtsmæssigt, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Af opdateringen fremgår det på side 28: *Ved både det oprindelige forslag og varianten stiger det samlede antal af støjbelastede boliger (> 58 dB) med ca. 40 boliger.*

Dvs. en stigning af støjbelastede boliger der udsættes for sundhedsskadelig støj!

Med anlæggelsen af 1300 nye boliger i Sofiendal Enge, Morbærhaven og Ferskenvej langs Egholmlinjen virker det samtidig temmelig usandsynligt at tallet er så lavt. Det vil jeg stærkt opfordre til at I undersøger igen.

Jeg ved ikke hvem hos VD der har ansvaret for at informere ministeren, men det ville være på sin plads, også i dette tilfælde, at give ham en tilstrækkelig grundig og nuanceret forklaring, således han ikke kommer med flere af denne slags misledende konklusioner og udmeldinger.

Som VD har oplyst arbejder man p.t. på at forbedre beskrivelsen af støjens variation over døgnet. Dette er yderst tiltrængt og derfor positivt.

Den nuværende beregningsmetode og opgivelse af støjniveauet som L_{den} er sikkert udmærket til at sammenligne det gennemsnitlige støjniveau for 2 projekter. Metoden og opgivelsen er til gengæld ingenlunde retvisende eller repræsentativ ift. hvordan vi mennesker oplever støj.

Vi er mennesker, ikke maskiner og vi er ikke i stand til at registrere støjniveauer som et gennemsnit. Vi mennesker oplever man aldrig permanent støj med dynamisk døgnvariation som et gennemsnit. Hørelsen er en del af vores sanseapparat og vi oplever det vi hø-

rer, når vi hører det. Hvis man fx går til klassisk koncert hvor der typisk vil være store dynamiske udsving i lydtrykniveauet, vil man som publikum ikke kunne relatere til det gennemsnitlige niveau. Man vil kunne relatere til det kraftigste og det svageste lydniveau og måske det der ligger nogenlunde midt i mellem, men aldrig et gennemsnit af lydtrykniveauet.

10 minutters stille morgen Jazz efterfulgt af 10 minutters høj norsk black metal divideret med 2, opleves heller ikke som en irsk folkekoncert i gennemsnit. Det vil opleves som svage og som kraftige intervaller og ikke som et gennemsnit.

Derfor er det helt afgørende at der i den opdaterede VVM indgår et retvisende støjbelastningskort der både viser støjudbredelsen i hele området (ikke kun i undersøgelsesområdet) med angivelse af tidsrum med maksimal, minimal og middel niveau. Niveauerne skal samtidig vises ved forskellige relevante vejrforhold der har betydning for støjens udbredelse.

Så længe disse informationer ikke indgår i VVM'en, har hverken borgere eller politikere et retvisende grundlag at foretage deres vurdering af støjen på.

Jeg vil samtidig foreslå at vejdirektoratet foretager en støjsimulering på udvalgte strækninger langs Egholmlinjen, med støjniveauer som de kan forventes at variere over døgnet. Simuleringen skal foregå over en periode på min. 5 døgn.

VD er p.t. i gang med et udviklingsprojekt mhp. bedre at kunne beskrive variationer i støjen, og dermed give borgerne et mere retvisende billede af støjniveauerne. Disse metoder kunne og burde have været benyttet ved redegørelsen for støjforholdene i VVM'en. Jeg vil kraftigt opfordre til at det sker.

Ingen skal udsættes for sundhedsskadelig støj som følge af nye vejanlæg. Hverken i Aalborg eller i resten af Danmark!

Jeg kræver at Vejdirektoratet følger WHO's grænseværdier for sundhedsskadelig trafikstøj ved planlægning af nye vejanlæg i Danmark.

Konsekvenser for miljøet

Sammenligningen mellem Egholmlinjen og en ekstra tunnel i VVM'en taler sit tydelige sprog. De miljømæssige konsekvenser ved Egholmlinjen er enormt omfattende ift. fx et østligt alternativ, og alt for alvorlige og ødelæggende til at Egholmlinjen nogensinde bør gennemføres.

EGHOLMLINJEN

De vestlige forslag berører følgende planforhold (vist oversigtligt
på figur 8.2 – for en mere detaljeret oversigt henvises
til kortbilag i rapport 380 Miljøvurdering):

■■ Kystnærhedszonen langs Limfjorden
■■ Lavbundsareal i Østerådalen
■■ Særligt værdifuldt landskab og naturområde på Egholm og særligt naturområde i Østerådalen
■■ Ca. 20 ha beskyttet natur jf. Naturbeskyttelseslovens § 3
■■ Å- og søbeskyttelseslinjer omkring Østerå, Guldbækken, Hasseris Å og Klostereng Sø
■■ Økologiske forbindelser i Østerådalen, langs Limfjordens kyst ved Hasseris og Lindholm samt langs Lindholm Å
■■ Fredskov og skovrejsningsområde ved Skalborg
■■ En Provst Exner-fredning, en kirkebyggelinje og en fjernbeskyttelseszone
ved Dall Kirke
■■ En fjernbeskyttelseszone omkring Torpet Kirke
■■ Beskyttet jorddige på Egholm (kun Egholmlinjen)
■■ Bevaringsværdige bygninger ved Lere
■■ Grønne områder for friluftslivet i byrummet i Østerådalen, i Hasseris Enge, ved Lindholm samt langs Lindholm Å
■■ Krydsning af ca. 25 nuværende og planlagte rekreative stier
■■ Særlig værdifuldt landbrugsområde på Egholm
og ved Bjørum Mark syd for Vestbjerg
■■ Område for særlige drikkevandsinteresser ved Drastrup

Kilde: VVM 2011

NY PARALLELTUNNEL

Østforbindelsen med en ny paralleltunnel berører følgende
planforhold:

■■ Kystnærhedszonen langs Limfjorden
■■ Ca. 0,1 ha beskyttet natur jf. Naturbeskyttelseslovens § 3
■■ Økologiske forbindelser ved den gamle golfbane og langs Limfjordens nordlige bred
■■ Beskyttelseszone omkring gravhøj ved Kridtsvinget
■■ Beskyttet jorddige umiddelbart syd for Limfjorden
■■ Grønne områder for friluftslivet i byrummet langs Limfjordens
nordlige bred

Kilde: VVM 2011

Respekt for modstanden

Jeg kan forstå at man hos VD er frustrerede over at flere personer har indsendt høringssvar der er kopieret fra en forud formuleret tekst.

Her vil jeg gerne opfordre til at VD erstatter deres frustration med en tilfredshed i at borgerne rent faktisk giver udtryk for deres holdning. Denne holdning bliver ikke mindre stærk af at man har kopieret et høringssvar. Det er stadig personens holdning uanset, om der er tale om et kort kopieret høringssvar eller et langt og detaljeret.

En væsentlig andel af de berørte personer er børnefamilier, som forsøger at få hverdagen til at hænge sammen. Langt fra alle har tid til at sidde og skrive lange personlige høringssvar. Derfor skal deres modstand alligevel registreres og ikke mindst respekteres! De har stadig brugt tid på at læse og indsende et høringssvar, og deres svar og holdning skal ikke reduceres til ligegyldigheder, blot fordi de har valgt en lettere løsning end andre. Det håber jeg meget at I vil huske på, når I udarbejder det sammenfattende høringsnotat.

Høringssvar - VVM for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – SH01 ApS

Aalborg d. 29. april 2021

Der er meget på spil for mange mennesker. Langt mere end I forstår fra jeres kontorer i København. Det er folks fremtid, hjem og grønne åndehuller der er på spil her, og vi oplever at vi er under angreb fra både Aalborg Byråd, Region Nordjylland og nu også vores regering. Enhver for respektful konstruktiv dialog er sat helt ud af spillet. Man vil ikke diskutere hverken linjeføring, økonomi, miljø, klimabelastning, menneskelige konsekvenser, beskyttede dyrearter eller i det hele taget forholde sig til den virkelighed vi befinder os i. Man vil bare have den motorvej, uanset hvad konsekvenserne måtte være.

Jeg håber naturligvis at I nøje vil overveje hvad jeg har skrevet, og at I vil respektere de borgere der kæmper for at passe på deres by, og at I vil sørge for at udarbejde et retvisende høringsnotat og nuanceret indstilling.

På forhånd tak

Med venlig hilsen

Søren Højbjerg Madsen

En ny fuldend miljø konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse kan ikke vente til detailprojekteringen hvor man allerede har besluttet sig for at lave projektet

Et deponi for asbestholdige materialer lige syd for Limfjorden er ikke medtaget i VVM-undersøgelsen for den tredje Limfjordsforbindelse, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden. Det er i hvert fald planen i det historisk store byggeprojekt, der har været diskuteret i mere end to årtier.

En jordforureningsattest fra Region Nordjylland viser nemlig, at linjeføringen er blevet lagt igennem en godkendt fyldplads for et af de største nordjyske erhvervseventyr, Dansk Eternit Fabrik.

Ifølge Vejdirektoratet vil man ikke forholde sig til den mulige forurening, før man tager fat på detailprojekteringen umiddelbart inden det egentlige anlægsarbejde. Men det er ifølge juraprofessor og forsker i miljøret på Københavns Universitet Peter Pagh i strid med EU-lovgivningen.

Ikke med i miljøkonsekvensvurderingen

I jordforureningsattesten, som man kan hente på Region Nordjyllands hjemmeside, kan man læse, at matriklen har været anvendt som godkendt fyldplads for Danmarks største producent af det asbestholdige byggemateriale eternit i årene 1977-1985.

Som sagt indgår fyldpladsen ikke i VVM-undersøgelsen, der senest blev opdateret i februar 2021. Det eneste der nævnes i VVM'en er et inddæmmet kystområde, der ligeledes var deponi for asbestholdige materialer frem til 1980, 300 meter fra linjeføringen.

Ifølge juraprofessor Peter Pagh, der forsker i miljøret ved Københavns Universitet, kræver den nye kortlægning handling:

»For det første skal virkningen af arbejdet belyses, og så skal man tage stilling til hvad man vil gøre ved det,« siger han og fortsætter:

»De skal belyse hvilke miljøvirkninger, anlægsarbejdet kan have ved anlæg af vej på en fyldeplads med forventelig asbest, og der skal tages stilling til disse miljøvirkninger i VVM-tilladelsen. Det kan ikke vente til senere.«

Uenighed om hvorvidt undersøgelser kan vente

Vejdirektoratet skrev om bekymringerne for asbest i linjeføringen i forbindelse med høringen ved VVM-opdateringen:

»Det er kendt, at der findes områder langs Limfjorden, hvor der er nedgravet asbestholdige materialer. Der er dog ikke kendte forekomster inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen omkring Limfjorden.«

Adspurgt, om dette inkluderer den beskrevne matrikel, svarer Vejdirektoratet på mail, at:

»Region Nordjyllands V1-kortlægning af området er sket siden færdiggørelsen af høringsnotatet, men bortset fra depoterne langs kysten, så er udpegningen primært baseret på formodninger om mulig forurening.«

Transportministeriet misforstår lovgivningen

Efter at være blevet præsenteret for Peter Paghs kritik, henviser Vejdirektoratet til et ministersvar, hvor der står:

»En problematik med eventuelle, ukendte forekomster af nedgravede asbestholdige materialer i selve traceet for motorvejen løses i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest.«

Men ifølge Peter Pagh kan man ikke vente med at undersøge de nyfremkomne oplysninger om matriklen på fastlandssiden af Egholmtunnellen til detailprojekteringen:

»Man kan ikke vente med det, fordi det er en miljøvurdering. Det eneste fornuftige at gøre for myndighederne, hvis de vil fremme deres projekt, er at lave en supplerende miljøvurdering og forlænge høringsperioden. Det er de nødt til,« fortæller han.

Tidligere beskrivelser af asbest

Ingeniøren har fået indsigt i en række dokumenter, der underbygger mistanken om asbest på matriklen. Dokumenterne giver indblik i hvad der er blevet givet tilladelse til at deponere på matriklen, samt hvad senere jordbundsprøver har vist.

I et dokument fra den gamle Nordjyllands Amtskommune, ved navn 'Registrering af deponeringspladser 1945-1981' står der blandt andet følgende om lokationen:

»På pladsen er deponeret bygningsaffald samt affald fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse dateret 21. januar 1977«

524229	Matr. nr. 1 n, Gl. Hasseris By, Hasseris	Aalborg kommune	1978	1980	Nej
Bemærkninger:	På pladsen er deponeret bygningsaffald samt affald fra en eternitfabrik, jfr. miljøgodkendelse, dateret 21. januar 1977 (j.nr. 8-76-1/26-5-76). Pladsen er etableret uden bundmembran og percolatopsamling - Pladsen skønnes på grundlag af en hydrogeologisk vurdering at være ukritisk beliggende i forhold til eksisterende og potentielle vandindvindingsområder til almen vandforsyning - Pladsen må på grundlag af afstand til vådområde vurderes som kritisk beliggende - Der er ikke konstateret forureningstilfælde - Se supplerende bemærkninger UTM nr. 524 229.				

Et andet dokument beskriver en jordbundsundersøgelse, den hedengange virksomhed GeoDan har lavet i 1986, og indsendt til Aalborg Kommune. Her kan man blandt andet læse, at der i flere af de foretagede jordbundsprøver er forekomster af eternit- og asbestrester.

Kan koste VVM-tilladelsen

Ifølge Peter Pagh kan de nye oplysninger i yderste konsekvens komme til at underkende projektets VVM-tilladelse, hvis ikke de bliver belyst i en supplerende undersøgelse:

»Man kan sige, at man enten står med en utilstrækkelig miljøvurdering, med risiko for at få underkendt VVM-tilladelsen for projektet, eller man kan sørge for at få lavet en supplerende høring med de her nye informationer,« siger han.

Præsenteret for Vejdirektoratets modargumenter, skriver han i en mail til Ingeniøren:

»Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at en VVM-tilladelse skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af projektet – og at dette skal være omfattet af miljøvurderingen og den offentlige høring, som det senest fremgår af en dom fra 2020.«

Dommen, han refererer til, omhandler et motorvejsprojekt i den tyske region Nordrhein-Westfalen. Her kom det frem, at undersøgelser af vandpåvirking fra byggeriet først blev undersøgt efter den offentlige høring. Det fandt EU-domstolen var i strid med VVM-direktivets artikel 11.

I forhold til Vejdirektoratets udmelding omkring at ville håndtere eventuelle asbestforekomster i forbindelse med detailprojekteringen, siger Peter Pagh:

»Der er tale om en tilbagevendende misforståelse af VVM-reglerne i Transportministeriet, som fejlagtigt antager, at der kan meddeles VVM-tilladelse til et projekt, selvom væsentlige miljøvirkninger ikke er belyst i projektet.«

Efter planen skal anlægsarbejdet, der budgetteret til at koste 7,9 milliarder kroner, iværksættes i 2025 som en del af Infrastrukturplan 2035.

Til vejdirektoratet
Att. Ansvarlig for modtagelse og behandling af høringssvar

Aalborg den 02. januar 2022

Høringssvar vedrørende lov om anlæg af 3 limfjordsforbindelse

Lige nu tænker jeg på hvorfor jeg egentlig gider bruge min tid på at skrive dette høringssvar, der er jo alligevel ikke nogen som læser det, eller kigger på argumenter, bekymringer eller andre bedre forslag til en anden løsning end Egholm forslaget, dem som kan bestemme (medlemmerne af folketinget), har jo besluttet sig alligevel, det har de bevist gang på gang.

Hele processen, som jeg i værste fald vil kalde ulovlig, er ihvert fald uden klar lovhjemmel, men det har vi som borgere i denne kommune, ja dette land faktisk jo vænnet os til er normalen.

VVM-proces i 2011 kom en rapport, den proces var ikke lovlig, heller ikke den efterfølgende borgerhøring, som der ikke er nogen lov omkring, ja så skal man jo heller ikke lytte til det borgerne svarer, ingen regler for hvad svarene skal bruges til. 1.500 svar kom der (Danmarksrekord i 2011), ingen lyttede – meget belejligt eller hvad?

I 2020 beslutter Aalborg kommune så at betale for at opdatere VVM rapporten, men KUN på Egholmforbindelsen, det koster 2.500.000,00 kr., den betaling har IKKE lovhjemmel

Men rapporten der så kom, til den borgerhøring kom der 7.800 høringssvar (ny Danmarksrekord), men den havde heller INGEN lovhjemmel, og INGEN anvender de høringssvar til noget som helst. MEN det værste er dog, at man MIDT under denne høringsproces, meget respektløst, vedtager et trafik forlig hvor man vil stemme for blandt andet en Egholm forbindelse, dette gør man inden borgerhøringen og VVM-processen er færdig, det vil sige **at partierne har besluttet at stemme ja, uanset hvad borgerne mener, eller hvad der endelig kommer til at fremgå af VVM rapport – virkelig**?

Uanset hvad så er det **en tilsidesættelse af reglerne** for en VVM proces, **og tvivlsomt lovligt.**
Derudover er forliget også betinget af at Aalborg Kommune vil betale for dele af anlægget, 600 mill. Kroner dette har **igen ingen lovhjemmel**.

Så pludselig kommer der uden varsel et forslag til en anlægslovshøring, lige over julen – måske der er nogen som godt ved at modstanden er ”mindst” over en højtid hvor familier ikke har tid til at lave en høringssvar. Uanset giver det demokratiet en dårlig smag i munden, troede det var Danmark det her.

Hvem af de ærede medlemmer af folketinget **mon lytter til borgerne**, eller i det mindste respektere selve processen?

Hvem af de ærede medlemmer af folketinget, kan overhovedet stemme for den **utilstedelig process** og **tvivlsomme lovhjemmel** der har været i hele forløbet af denne Egholmforbindelse, og med en Aalborg kommune som senest er blevet afsløret i at bruge ulovlige metoder i byggesager, en Aalborg kommune som tilbyder penge for at opnå et bestemt resultat til en anlægsinvestering?

Jeg har i mere end 25 år forhandlet kontrakter over det meste af kloden, ved jeg hvornår en forhandlingspart er oppe i et hjørne, og det tyder det godtnok til at tilhængerne af Egholm i Aalborg byråd er kommet.

1) Sidst om fredagen den 3. december 2021 bliver man gjort opmærksom på, at en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse er blevet sendt i høring. En høringsfase hen over julen med svarfrist den 2. januar 2022.
2) Alene den korte deadline og timingen er i sig selv påfaldende.
3) Den 7. januar sammensættes det nye Byråd, hvor antallet af modstandere er fordoblet, sjovt nok slutter høringsfasen 5 dage før, mere påfaldende

Men at transportministeren med anlægsloven **får magt til at tilsidesætte <u>almindelig lovgivning</u>** med begrundelsen, at sagen er kompleks: "På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at **regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange**

Med andre ord: **Magtens tredeling sættes ud af kraft**, og **klageadgange afskæres** af hensyn til at "sikre fremdrift i projektet", som der står. Det rokker i den grad ved min **tro på demokrati og Danmarks grundlov.**

Men jeg er en positivt indstillet borger i Danmark, nærmere i Region Nordjylland Aalborg, som leder bare efter én fornuftig person som kan se det ufornuftige i at bruge det dobbelte beløb (8 mia.) på 24% aflastning af eksisterende forbindelse, når man for det halve beløb (4 mia.) kan aflaste 50%. Med andre ord få 4 gange bedre afkast af anlægsinvesteringen.

Så hvis 8.000.000.000,00 aflaster 24% (to rør)
og hvis 4.000.000.000,00 aflaster 50% (et rør)

Får vi altså 4 gange så meget for pengene – hvis man kun kigger på det økonomiske

Derudover så sparer jeg og alle andre borger 600.000.000,00 kr. som skal betales over de næste 20 år, fra vores alle sammens penge, Aalborg kommunekasse, som tilskud til en statsvej (for ellers kommer man ikke over, eller i dette tilfælde lige på, minimumsgrænsen på 3,5% afkast af sådanne investeringer.

Derudover har Aalborg kommune også forpligtet sig til at vedligeholde motorvejsbroen til Egholm fra Nordsiden inkl. vejen, det sparer vi skatteydere i Aalborg kommune så også.

Alle rapporter viser klart, selv tallene er meget i gråzone til tilhængernes fordel, at Egholmforbindelsen har **minimal Trafikal effekt**

Jeg kan nævne rigtig mange fordele endnu for et ekstra rør frem for at anlægge en Egholmforbindelse, mens tilhængernes modsvar oftest er

- **Det er Egholm eller ingen ting** (Benny Engelbrecht 2. juli 2021)
- **Hvis vi ikke står sammen om Egholm får vi ingenting** (Thomas Kastrup Larsen og Mikael Klitgaard)
- Modstandere er som de engelske væveres voldelige modstand mod nye spindemetoder, maskinstormere (Orla hav 17. dec. 2021)
- Modstandere af Egholm kan sammenlignes med Vaccinemodstanderne (Orla Hav 17. dec. 2021) - altså ingen faktuelle svar.

Men tjek lige denne meningsmåling: https://www.tv2nord.dk/aalborg/den-tredje-limfjordsforbindelse-meningsmaling-viser-modstand-mod-forbindelse-over-egholm

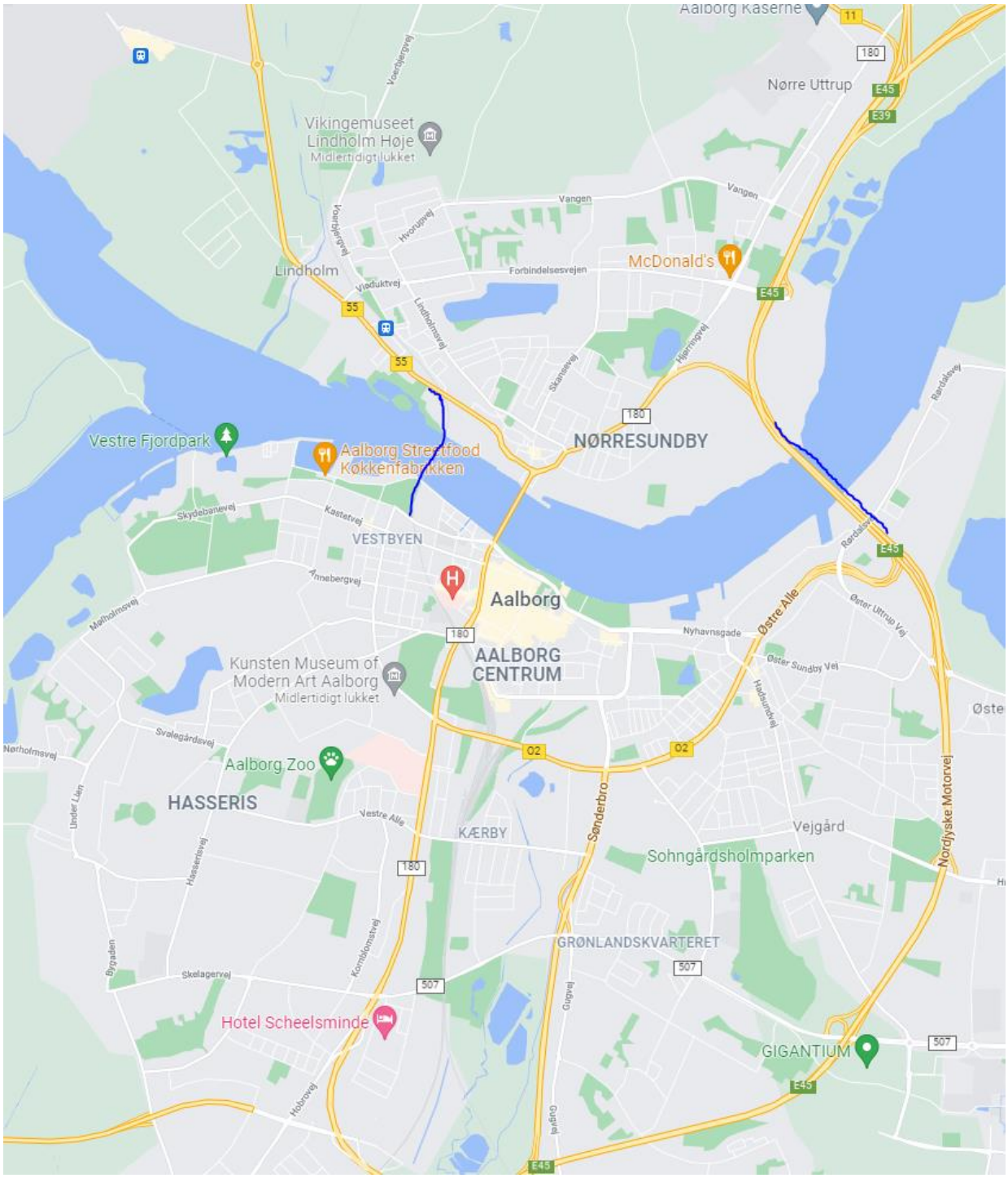
53% FOR et ekstra rør 29% FOR en Egholm forbindelse 18% ved ikke

Bykort over Aalborg, røde bygninger er industri, rød vej er den nye forbindelse, blå er eksisterende
(bemærk: Supersygehuset som ligger øst for den eksisterende forbindelse)
(bemærk: Frederikshavnmotorvejen IKKE bliver koblet på Egholm)

Supersygehuset flytter ca. 6500 biler i døgnet til og fra sygehus nord og sygehus syd inde i Aalborg.
Grunden til 90% af alt trængsel ved eksisterende limfjordsforbindelse er uheld i tunnelen, 2 gange om ugen er dette årsagen til kø, og trafik gennem Aalborg by.
Så bliver det Egholm løsningen, skal trafikken så dirigeres rundt Egholm i stedet, hvis man skal benytte frederikshavnmotorvejen, vil man få 22 kilometer ekstra kørsel. Hvis man i stedet får et ekstra rør, er det max 25 meters omkørsel (3 vognbaneskift) – hovedrystende.

Jeg foreslår i stedet:

Et ekstra rør, ved eksisterende forbindelse, samt at jernbanebroen bliver ombygget således at busser kan køre over broen, når der ikke kommer tog (hvilket er 44 minutter ud af 60 minutter per time), dette vil aflaste Llimfjordsbroen betragteligt, et skridt videre kunne være at man, inspireret af New York, kunne lave en reel vej over jernbanebroen men ét spor som kunne benyttes skiftevis sydgående om morgenen, og nordgående om aftenen.



Ved Egholm Forbindelsen	**Ved ekstra rør i stedet**
26.000 nye borgere vil blive ramt af støj	0 nye beboelser vil blive ramt af støj
7.400.000.000 kr. ”Estimeret”	2.800.000.000,00 kr. ”estimeret højt”
160 hus/grundejer eksproprieres	0 hus/grundejer eksproprieres
Motorvejen hæves 5-7 meter i niveau	ingen niveau forskel
Aflaster Limfjordsbroen ”hele” 9%	ingen ny data tilgængelig (vvm ikke opdateret)
Aflaster eksisterende forbindelse 24%	Aflaster eksisterende forbindelse 50%
300.000 tons asbest/eternit er nedgravet på vejen	0 tons tilstede

Og der er mange flere

Nedenfor er der andre videoargumenter som jeg vil henlede opmærksomheden på:

Lektor Emeritus, Kaj Jørgensen, Forskning i ny teknologi på AAU om økonomi
https://nejtilegholmmotorvej.dk/anlaegslov-2022/en-himmelraabende-daarlig-loesning

Om Asbest på Egholm linjeføringen (kræft Fremkaldende)
https://nejtilegholmmotorvej.dk/anlaegslov-2022/start-ikke-en-ny-asbestkatastrofe-i-aalborg

Egholm er Klimamæssig uansvarlig
https://nejtilegholmmotorvej.dk/anlaegslov-2022/en-egholm-motorvej-er-klimamaessigt-uansvarlig

Deres hus skal jævnes med jorden, men de har intet fået at vide om høring
https://www.tv2nord.dk/artikel/ghgfrh

Som minimum burde man opdatere VVM for alternativer, for det mindste at træffe en beslutning til 8-10.000.000.000,00 kroner på et mere oplyst og beregnet grundlag

Med venlig hilsen

Søren Kollerup Madsen
[redacted]
[redacted]

Aalborg, 2. januar 2022

[redacted]
Søren Thorndahl

Til Vejdirektoratet v. Niels Fejer Christiansen

Høringssvar til forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Med baggrund som Lektor, Ph.d. i Miljøhydraulik på Aalborg Universitet fremsender jeg hermed nedenstående ingeniørfaglige kommentarer og bekymringer ift. lovforslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg mener at den valgte linjeføring over Egholm har store negative miljømæssige konsekvenser som negligeres i lovforslaget. I nærværende høringssvar har jeg kommenteret på de fagområder jeg selv forsker og underviser i, men udover disse, er der en helt række andre negative konsekvenser for natur, miljø og mennesker som kunne undgås eller minimeres ved valg af en anden linjeføring til fjordkrydsningen. Herudover mener jeg, at der i lovforslaget er en mangelfuld stillingtagen til klimaforandringernes påvirkning af de tekniske anlæg. Der henvises til afklaring i detailfasen, men i min optik bør det før lovforslaget vedtages, vurderes hvordan tilpasning til klimaforandringerne vil fordyre projektet.

Drikkevandsressourcer *(jf. afsnit 9.17 Geologi og grundvand)*

Det planlagte motorvejstrace er planlagt i områder med særlige drikkevandsinteresser og områder med drikkevandsinteresser i hhv. Drastrup og Lindholm. Aalborg Kommune har igennem mange år gennemført tiltag for netop at beskytte grundvandsressourcen i disse områder. På trods af de i lovforslaget foreslåede tiltag fx ift. grundvandssænkning, bassinetablering, re-infiltration af oppumpet vand, mv. er det dog stadig en risiko for at forurene grundvandet unødigt i både anlægs- og driftsfase og dermed forringe en af Aalborgs Kommunes vigtigste drikkevandsressourcer og sætte mange års forbedrende initiativer over styr. Selvom der etableres tætte regnvandsbassiner med bentonitmembran afledes overfladevandet stadig til de nærliggende recipienter, hvormed der kan ske en grundvandsinteraktion af nogle forureningskomponenter. Herudover vil der langs motorvejen kunne deponeres luftbårne forureningspartikler som med tiden vil nedsive til grundvandet. Alt i alt er det efter min bedste overbevisning skammeligt at linjeføringen tillades i områder med særlige drikkevandsinteresser.

Klimaændringer *(jf. afsnit 9.1 Planforhold)*

Klimaforandringerne vil over de kommende årtier medføre ændringer i nedbørs- og dermed overfladeafstrømningsforhold, stigning i havvandspejl samt ændringer i grundvandsspejl. Netop fordi den valgte linieføring placeres i lave og kystnære områder, er projektet udfordret af usikkerheden ved klimafremskrivningerne. I lovforslaget redegøres for tiltag ift. kraftigere og hyppigere nedbørshændelser samt klimasikring af Egholm-tunnelen ift. stormflod og havvandspejlsstigninger. Andre udfordringer foranlediget af et i fremtiden ændret klima skal først afklares i detailplanlægningsfasen - for eksempel omfanget af forbelastning på blødbund og grundvandssænkning. Det kan fordyre og forsinke projektet væsentligt, hvis der skal laves yderligere forbelastning på blødbund, grundvandssænkninger (midlertidige eller permanente), højvandssikringer mv. Alternativt, hvis der ikke dimensioneres tilstrækkeligt for fremtidige forhold, vil miljømæssige konsekvenser og skadesomkostninger ved fx sætningsskader, regnbetinget oversvømmelse, oversvømmelse pga. højtstående grundvand, stormfloder, kunne være betydelige. Det må være en

forudsætning for projektets vedtagelse, at der laves en mere detaljeret risikovurdering ift. klimaforandringernes påvirkning af projektets økonomi.

Hydraulik og sedimenttransport i Limfjorden *(jf. afsnit 9.8 Vandkvalitet)*

Der er i slutningen af høringsfasen i april 2021 offentliggjort en baggrundrapport, der beskriver den hydrauliske modellering der er foretaget som en del af VVM-undersøgelsen. Det er problematisk at denne ikke blev offentliggjort samtidigt med den resterende VVM. Der er i Rambølls rapport ikke belyst hvor hvordan ændrede strømningsforhold vil påvirke i ekstremsituationer - eksempelvis under stormflod. Kan etablering af sænketunnel samt landvinding syd for Egholm potentielt forværre stormfloder med øget frekvens og omfang af oversvømmelser på Egholm og kystnære områder langs fjorden som følge heraf? Herudover er der i strømningsanalysen ikke vurderet hvordan klimaændringer og et globalt stigende havandspejl vil påvirke gennemstrømning og stormflodsrisiko. DMI forudsiger i deres klimaatlas en middelvandspejlsstigning i Limfjorden på ca. 50 cm i 2070-2100. Konsekvenserne for oversvømmelsesrisiko, iltsvind, gennemstrømning, bør belyses i udvalgte klimascenarier. Sedimenttransport i anlæggelsesfasen påpeger Rambølls rapport betydelig sedimentspredning som følge af udgravningsarbejde ved Egholmtunnelen. Der belyses hvad sedimentspredningen under forskellige strømforhold vil betyde for suspenderet sediment og lysindhold ved fjordbunden. I denne forbindelse mangler det at blive belyst hvordan langtidseffekterne af denne sedimentspredning vil påvirke fjordens bundflora- og fauna og risiko for iltsvind. Undertegnede udtrykker især bekymring for ålegræsset i Natura 2000 området vest for Egholm og på knortegåsens rastepladser nord og øst for Egholm. Herudover belyses det ikke hvordan området øst for Egholm og i Nørredybet vil påvirkes af sejlads på de lavvandede arealer i etableringsfasen og ved nedramning af spunds og pæle, mv. Da gennemstrømningen nord og øst om Egholm er lille, kan effekterne ved sedimentresuspension være betydelige for bundflora og –fauna. Der bør generelt laves beregninger på hvordan sedimentspredningen vil påvirke fjordens økologiske tilstand.

Jordforurening *(jf. 9.19 Forurenet jord)*

I lovforslaget henvises til at eventuel jordforurening i linjeføringen skal afdækkes. Det er velkendt at linjeføringen, både i Mølholm og i Lindholm, skal krydse gamle fyldpladsområder, som blandt andet har være brugt til asbestdeponi. I og med at omfanget af den nuværende forurening ikke er kortlagt kan eventuelle oprensnings- og afværgetiltag få betydelige miljømæssige og økonomiske konsekvenser for projekteret som pt. er uafklaret og bør afklares før en vedtagelse.

Med venlig Hilsen

Søren Thorndahl

Vejdirektoratet

Att. Niels Fejer Christiansen, nfc@vd.dk

Aalborg, den 2. januar 2022

Høringssvar til det fremlagte Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Modstanden mod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm i Aalborg er stor. Fra både nær og fjern.

Op til 80.000 borgere vil via bopæl, dagligt ophold, fritidsinteresser, arbejde etc. blive negativt påvirket af den foreslåede placering.

Områder som:

- Dall Villaby
- Skalborg
- Sofiendal
- Hasseris
- Hele Aalborg Vestby
- Egholm
- Nørresundby

m.fl.

vil blive voldsomt støjplagede af den foreslåede motorvejsstrækning over Egholm.

Iflg. Professor i gruppen for trafikmodellering på DTU, Otto Anker Nielsen, bliver det vanskeligt at nyde mad og drikke udendørs på fx. det bynære Aalborg Street Food….

Støjen vil kunne høres tydeligt helt ind til Limfjordsbroen. Hvis ikke længere, når vinden fra vest hjælper med!

Aalborg City er i forvejen ikke særlig grøn. Med forslaget fjerner man nogle yderst vigtige åndehuller og generer mange tusinde indbyggere på døgnbasis!

Ydermere gør støj os syge. I hvert fald en del af os syge. Det er der forskningsmæssig evidens bag. Dermed behøver endnu flere pleje, medicin osv. Det er omkostninger, der slet ikke er indregnet i lovforslaget.

Danmark er normalt et mønsterland mht. international lovgivning, men alligevel, har der hidtil overhovedet ikke været lydhørhed og interesse overfor de truede dyrearter, der står

En anden – og i disse tider ret væsentlig bekymring – er, at de drikkevandsressourcer som ca. 33 % af Aalborg og Nørresundby er afhængig af, er af væsentlig risiko for at blive forurenet fordi de jordlag, der beskytter grundvandet er sårbare overfor al nedsivende forurening.

Det vil være katastrofalt at udsætte grundvandsressourcerne for forurening både under etablering og efterfølgende trafikal forurening. Det er uigennemtænkt og en hån mod nuværende og kommende generationer.

Jeg ryster på hovedet over den proces, der har været. Eller ikke har været. Det har været en skueplads uden lovhjemmel og uden lydhørhed fra politisk side.

Vi må tilkalde Green Peace, lave demonstrationer, køre retssager i både Danmark og i EU m.v., hvis der ikke lyttes til borgerne i Nordjyllands hovedstad.

En anlægslov med så lidt opbakning i befolkningen er og bliver en fuser!

Problemet med et anlægsprojekt er, at hvis det er påbegyndt, så laves det ikke om. DERFOR: Lyt til de høringssvar, der er indsendt. Udvid undersøgelserne til at medtage både ny viden og alternative løsninger i fm. den allerede eksisterende infrastruktur i Aalborg øst.

Det vil være en samfundsøkonomisk fornuftig løsning at gå andre veje.

Med venlig hilsen

Thomas Jeppesen

Det er med stor sorg, at jeg erfarer, at der er nogen af de folkevalgte, der de facto vil ødelægge de rekreative naturområder, der ligger vest for Aalborg og Nørresundby med en vestlig motorvejsforbindelse. Der kan nævnes mange ting, der er galt med ideen. Den er for dyr, har næsten ingen samfundsøkonomisk gevinst, giver støjgener på steder, der ikke er støjplaget nu, griber ind i truet dyreliv og asbesten flyder i kystområdet, så der er også direkte sundhedsskadelige konsekvenser ved byggeriet (for ikke at tale om at forsvarlig oprydning nok ikke er tænkt ind i budgettet). For mig personligt er det dog tabet at de mange grønne områder, der er den værste konsekvens ved Egholm-linjen. Østerådalen, Hasserisenge, Strandparken og – vigtigst af alle – Egholm vil for evigt ændre karakter til det værre. Aalborg savner i forvejen naturområder, men vi har hidtil dog været så priviligerede, at vi har haft en idyllisk ø med færgeforbindelse få minutter udenfor byens centrum. Det er helt unikt i dansk sammenhæng. Generationer af Aalborgensiske skolebørn har på et tidspunkt med kriller i maven stået og trippet ved færgelejet. Fremme på øen har de udforsket dyrelivet med fiskenet, forstørrelsesglas og kikkerter og spist madpakker i lysninger i ro og mag. Disse barndomsminder vil fremtidige generationer blive frarøvet, hvis motorvejen over Egholm bliver en realitet. Jo, jo, man ville sikkert stadig kunne tage færgen til Egholm i fremtiden, men man skal ikke være et geni for at regne ud, at oplevelsen ikke vil have samme rekreative værdi. Der er noget magisk over at befinde sig på en ø. Det ved vi danskere, og derfor valfarter vi også hvert år til dem, for at opleve roen som det giver at være afskåret fra hverdagens stress og jag. På Egholm vil man med en gennemgående motorvej ikke længere være afskåret, men koblet på.
Vi er mange, der er imod Egholm-forbindelsen. Få nu lavet en opdateret VVM-undersøgelse for tunnelløsningen. Et ekstra tunnelrør ved Limfjordstunnelen er langt mere fremtidssikret, da man kan vende kørselsretningen i det ene rør i spidsbelastningstidspunkterne. Med fremskrivningen af trafikudviklingen over fjorden in mente vil en Egholm-forbindelse allerede have udtjent sin nytteværdi, hvis den står færdig om måske 7-10 år. Til den tid står vi så med status quo på trafikproblematikken i forhold til i dag.

Venlig hilsen,
Thomas Rasmussen

Høringssvare Egholmmotorvejens anlægslov

Jeg kan forstå, at flertallet af folketingets partier fortsat vil have, at vi (samfundet) bruger godt 7 mia. kr. på at etablere en motorvej over naturskønne Egholm.

Hvorfor?

Og hvorfor er det, at der er så stort et ønske om IKKE at undersøge alternative muligheder.

I Aalborg er der den opfattelse i byråd, at det er alt eller intet. Men hvorfor er det, at staten ikke vil sige til Aalborg, I kan godt få en motorvej, men vi skal have den bedste løsning – og det er den der giver mest for mindst, og ikke denne fuldstændig vanvittige løsning, der ligger lige på grænsen til det lovfæstede rentabilitetskrav. Og hvis anlægsomkostningerne regnes med vedrørende klimabelastningen, endda ligger under kravet til rentabilitet.

Hvorfor kan der ikke gives tilsagn til en limfjordsforbindelse, men at lave en hurtig undersøgelse af andre alternativer igen. Der er senest en trafikforsker fra Aalborg universitet, der har udarbejdet en alternativ forbindelse, som alene vil koste 4 mia. kr., og som vil aflaste mere trafik.

I 2011 viste den daværende VVM-redegørelse, at et nyt tunnelrør ville aflaste trafikken mere end dobbelt så meget end tilfældet er med en motorvej over Egholm (den vil i forhold til seneste VVM kun aflaste med 24 %, mens et nyt tunnelrør, med to spor i hver retning vil aflaste med ca. 50 %. Ifølge VVM-redegørelsen fra 2011). Hvordan kan det være i statens, og vi skatteyderes interesse at bygge den mest skadelige og dyreste løsning, for at få mindst for de investerede penge. Det må da høre op med det ressourcemisbrug. Det er jo vi borgeres penge.

Her kommer mest for mindst princippet i spil, så skatter og alle andre afgifter ikke flyver i vejret, selvom det ser ud til, at regeringen vender det om og vil have mindst for mest.

Lad os lege med et eksempel.

Der er allerede meget generende støj ved E45 i dag. Et nyt tunnelrør vil afhjælpe med ca. 50 % (fra VVM 2011) af trafikken mod kun 24 % over Egholm (VVM 2021).

Det koster ca. 2,5 mia. kr., at etablere dette ekstra tunnelrør (tal VVM 2011) mod ca. 7 mia. kr. over Egholm (VVM 2021).

Hvorfor ikke afsætte 5 mia. af samfundets penge – vores penge – til at lave en 3. linfjordsforbindelse, ved at bruge 2,5 mia. kr. på at etablere et tunnelfør mere i den allerede anlagte E45 linje og bruge 2,5 mia. kr. på at afhjælpe støj på den eksisterende E45 linje, ikke kun ved Aalborg, men også ved Randers, Aarhus etc.

Det vinder alle på, både klimaet, miljøet, folk med eksisterende støj, folk uden støj i dag, trafikken og økonomien.

Det kan jeg ikke forstå logikken i. Jeg kan heller ikke se logikken i, at den VVM der blev lavet i 2021, ikke skulle undersøge alternativer. Hvis man kun undersøger én løsning, vil den jo altid være den bedste – men ikke nødvendigvis det rigtige.

Vi må da alle have en interesse i, at det vi laver giver mest for pengene.

Den seneste VVM 2021 viser, at Egholmforbindelsen ikke giver det samfundsafkast på 3,5 %, hvis altså beregningen foretages korrekt, som ikke er tilfældet med VVM-redegørelsens nuværende udseende, samtidig med, at den kun aflaster trafikken med 24 %, og ikke de 50 %, som et ekstra tunnelrør vil kunne.

Jeg kan simpelthen ikke forstå logikken i, at man som grøn regering, der gik til valg på en grøn dagsorden, og på at vi skal nedbringe CO2 og sikre grønne bynære områder, vil ødelægge det eneste store grønne bynære område Aalborg har tilbage, og lukke Aalborg inde i et støjhelvede mellem to motorveje – for at afhjælpe hele Nordjylland.

Og hvorfor er det, at VVM 2021 ikke indregner klimabelastningen for anlægsfasen. Er det i overensstemmelse med VVM-direktivet, ikke at indregne den samlede belastning ved anlæg, og ikke kun medregne den belastning det giver i drift. Og er det i overensstemmelse med statens eget rentabilitetskrav. Det bør undersøges inden der vedtages en anlægslov for egholmlinjen.

En 3. linfjordsforbindelse er heller ikke retvisende.

Der er to forbindelse i Aalborg. Men der er også en forbindelse ved Aggersund, en forbindelse ved Hals/Egense, og sikkert en enkelt eller to mere. Det er jo en 6 eller 7 limfjordsforbindelse man vil skabe, og den skal endda ligge lige midt igennem Aalborgs sidste og mest naturskønne område, til skade for klima, miljø, dyr og mennesker, med støj, forurening og andre ubegribelige gener. Man kunne måske lede trafikken mod de andre overgange, i stedet for at sluse det hele igennem et meget smalt område lige omkring Aalborg. Det ville jo også skabe en anden dynamik i yderområderne, som jeg kan forstå Regeringen også går op i.

Det forfærdelige i det hele er, at I som politikere, der konstant udtaler jeg som grønne, dels vælger den dyreste mulige løsning, der afhjælper trafikken mindst muligt, men samtidig giver en miljø, klima og støjmæssige gene fra 0 - 100 % (der er jo ikke disse gener på miljø, klima, mennesker, natur og dyr i dag).

Det giver ikke mening.

Og det ser heller ikke ud til, at den undersøgelse der er lavet har inddraget Habitatdirektivet, faunadirektivet og natura 2000 i sin undersøgelse. Kravene til nyetablering ved siden af elle ri nærheden af beskyttede dyrearter eller en natura 2000 område, har helt andre krav til støj og klimabelastning, end de grænseværdier der arbejdes med i VVM 2021. Eksempelvis må støj i et natura 200 område alene være på 52 dB, men i VVM er den angivet til 58 dB. En direkte krænkelse af Danmarks traktatmæssige forpligtelse i EU.

Det bør da i det mindste, inden en anlægslov vedtages, undersøges med EU-kommissionen, om anlægsloven kan vedtages i henhold til den EU-regulering, der blandt andet beskytter strandtudsen og knortegåsen, men også beskytter den del af Egholm, der er udlagt til natura 2000 område.

Dernæst er der ikke taget stilling i VVM 2021 til de mulige skadevirkninger og påvirkninger i øvrigt det vil have på Drastrup vandområde. 33 % af Aalborgs borgere får rent drikkevand fra dette område. Hvad er påvirkningen på dette område i anlægsfasen. Det er ikke vurderet i VVM 2021. Heri er kun beskrevet påvirkningerne i driftsfasen.

Og så er det STØJ. Hvorfor vil man påvirke 26.000 borgere i Aalborg med sundhedsskadelig støj. Hvordan kan folketingets politikere med åbne øjne påvirke så mange mennesker med skadelig støj. Hvordan kan I være det bekendt, som grønne politikere. Hvis ikke natur og klima er så vigtig for jer, som I ellers går og udtaler jer om konstant, bør borgerenes sundhed i det mindste være vigtig for jer. Og det er ikke bare en, to eller nogle stykker. Det er 26.000 borgere, der vil blive udsat for det der i henhold til internationale undersøgelser, er sundhedsskadelig støj.

Alene det faktum burde stoppe al snak om en Egholmforbindelse.

Dertil kommer der det faktum, at der er kæmpe Asbest-depoter i linjen for Egholmmotorvejen. En fuldstændig blåøjet Transportminister har nægtet dette gang på gang, men ved blot at gå i området, hvor Aalborg Kommune i øvrigt skilter med, at al færdsel er på eget ansvar grundet Asbest, kan det forekomme komisk at Transportministeren ikke vil få kortlagt problemet og konsekvenserne af den asbest, før der overhovedet vedtages nogen anlægslov.

Men uanset hvad, burde Asbest i undergrunden stoppe enhver snak om en Egholmmotorvej.

Og endelig er der de 600.000.000 som Aalborg kommune har lovet at bidrage med. Er det overhovedet lovligt, og er det lovligt at lade Aalborg kommunes borgere afholde så stor en omkostning for borgerne i omegnskommunerne. Er det lovligt at lade Aalborg Kommunes borgere betale for et statsligt anlægsprojekt, til skade for den borgernære velfærd i Aalborg Kommune?

Jeg synes I skal lytte til os borgere.

Giv os mest for pengene, og lad os sammen beskytte naturen inden det er for sent.

Drop Egholm.

Få sat en ny VVM-undersøgelse af et ekstra tunnelrør i gang, og se effekterne af dette. De vil være meget mindre for klima, miljø, støj, natur, dyr og mennesker, hvis der samtidig undersøges effekten af 2,5 mia. kr. øremærkes til støjafhjælpende tiltag ved et nyt tunnelrør og en udvidelse af E45.

Jeg håber i politikere ikke kun tænker og taler grønt, men handler grønt.

Er det tilfældet, droppes ideen om Egholm og enten ikke erstattes af mere motorvej, eller erstattes af en bedre løsning på alle parametre ved at udbygge den eksisterende tunnel på E45 under limfjorden.

Åben brev til politikerne angående **den 3. limfjordsforbindelse**

Att.: Transportminister Benny Engelbrecht/trm@trm.dk

Aalborg den 1. januar 2022

Som borger i Aalborg håber jeg, at i vil lytte til min argumentation **imod den planlagte Egholmlinje.**

Vi må erkende, at behovet for en 3. limfjordsforbindelse er stadig stigende, men jeg er stærkt kritisk over vestlinjen over Egeholm, idet gevinsten vil være svindende lille, ligesom den ødelæggende effekt mht. miljø og natur vil være uoprettelig stor.

Trafikproblemerne på E45 i og på begge sider af de eksisterende tunnelrør opstår stort set udelukkende i forbindelse med uheld samt i myldretrafikken, altså normalt to gange i døgnet. Det er tankevækkende, idet størstedelen af Aalborgs industri netop er pladseret i dette område. Det giver derfor ingen mening, at anlægge en længere og dyrere vestlig linjeføring, sålæge behovet er hvor arbejdspladserne er. **Et ekstra rør samt udvidelse af vejnettet i øst er derfor den eneste rigtige løsning.** Der kunne måske i samme forbindelse aftales med virksomhederne om forskudte arbejdstider.

Vælges der alligevel en vestlig forbindelse, må der i tilfælde af trafikale problemer på den østlige forbindelse forvendtes, at trafikken bliver omdirigeret til den vestlige forbindelse. Dette vil skabe kaos i Aalborg med en uacceptabel høj forurening, trafikstøj og ulykker i byområdet til følge. Et, eller endnu bedre to ekstra rør, vil være nok til at afhjælpe disse situationer.

For at lette de kaotiske forhold ved frakørsel mod Nibe og Aalborg Storceneter på Indkildevej, er der behov for en til- og frakørsel på E45 mod Aalborg storcenter, der også i høj grad bliver besøgt af turister og blant andre nordmænd på indkøbstur. Denne til- og frakørsel kunne f.eks. etableres ved Dall.

Endelig skal nævnes, at Høvejen bør udvides og omlægges til motor-trafikvej således at trafikken mod vest og lufthavnen lettes.

Jeg kan, efter nøje granskning, anbefale en **Citytunnel** der er udarbejdet af civilingeniør Anker Lohmann-Hansen, lektor emeritus i Trafik- og Byplanlægning, AAU, på baggrund af ide af professor i transportmodeller Otto Anker Nielsen fra DTU.

Med venlig hilsen

Thorkild Fjellerad

cc: Statsminister Mette Frederiksen: stm@stm.dk
- Vejdirektoratet / Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

En lov om anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse over Egholm bør ikke vedtages:

I Danmark har vi få sammenhængende naturområder og få bynære naturområder. Det gælder om at bevare dem, vi har til glæde for alle borgere i Danmark og ikke mindst for at sikre biodiversiteten og muligheden for at opleve natur uden lys- og trafikstøjforurening.

Trafikstøjforurening er et stigende og i forvejen alt for stort problem. De gamle opgørelser over antallet trafikstøjbelastede borgere er i forvejen urimeligt højt (disse tal bør opdateres). Derfor bør en billigere løsning vælges, så der er økonomi til at afhjælpe trafikstøjproblemer i hele landet, der allerede udfordrer sundhed (senest dokumentation for sammenhængen til demens) og børns indlæring og udvikling.

Der findes ikke grønne motorveje! Vi må ikke tøve længere med at tage klima-udfordringerne alvorligt og transport af både varer og personer bidrager væsentligt til C02-udledningen. Det kræver, at vi indser, at al transport, både person- og varetransport, i fremtiden må gentænkes.

Der er ganske enkelt alt for mange negative konsekvenser af anlæggelse af en motorvej over Egholm. Samtidig er det absolut den dyreste løsning. Som skatteborger kan jeg ikke være tilfreds.

Til sidst vil jeg nævne, at jeg undrer mig over den meget korte høringsfrist. Det er ikke ordentlighed, at berørte borgere lokalt og borgere fra hele Danmark henover decembertravlhed, jul og nytår skal nå at reagere. Motorveje er ikke et lokalt anliggende, men et nationalt. Det er også ”min” natur på Egholm.

Med venlig hilsen

Tina Petersen
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Beslutning om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er baseret på et forkert, mangelfuldt og utilstrækkeligt grundlag – begrundet på baggrund af;

- Alt for store støjgener for over 26.000 borgere (med støjbelastning for mange tusinde af dem med langt over 53 db), som ikke kan reduceres med støjværn. Kan man med rimelighed sige, at man varetager beboernes helbredsmæssige interesse og konsekvenser af støj, når man anvender gennemsnitsbetragtninger/-beregninger af støjniveauet over hele døgnet og alle ugens 7 dage, når det er kendt/dokumenteret at jævnlig støj over 53/58 dB i en væsentlige kortere periode end 24 timer (gennemsnitlig) er skadeligt og dødbringende?
- Miljøkonsekvenser, som ikke er belyst godt nok og vil påvirke og ødelægge flere af Aalborgs vigtigste drikkevandsreserver.
- Beregninger af Linjeføringens/projektets miljøaftryk er misvisende og mangelfuld, da bl.a. anlægsfasen ikke er medtaget i CO2 regnskabet for projektet.
- Konsekvenser for flere truede dyrearter. Der vil være stor sandsynlighed for en rets-/fredningssag omkring den 3. Limfjordsforbindelses påvirkning af Natur 2000 området. Er konsekvenser af det perspektiv beregnet (forsinkelse af projektet og tabt sag) og deraf afledte økonomiske forudsætninger medtager og hvis ikke bør de ikke det?
  Linjeføringen vil stort set ikke aflaste trafikken, når den står færdig, hvilket er hele formålet med projektet. En trafik stigning på 1 % virker meget urealistisk, når stigningen de sidste mange år har været over 2%. Man frygter en gentagelse af Silkeborgmotorvejen, hvor trafik og støjudviklingen ligger langt over det beregningsgrundlag der blev anvendt!
  Hvad er grundlaget for at anvende en lavere trafikfremskrivning end der historisk er belæg for både lokalt og regionalt m.v. (andre trafikforskere anvender 1,0 mod 1,3. Er der for at få beregningen økonomiske til at passe med 3,5? Fremskrivningsprocenten er i dag 1,3, så hvorfor skulle den blive mindre? Hvad vil den økonomiske beregning være med en fremskrivning på 1,3? Det bør være kendt for beslutningstageren, hvad der mest realistisk skal være af fremskrivningsprocent og dermed hvad det tal vil betyde for forrentningen af projektet.
- Samfundsøkonomisk er det en dårlig løsning og det findes flere alternativer (bl.a. City Tunnelen), som vil aflaste trafikken i den nuværende tunnel væsentlig bedre og billigere.
- Hele VVM-processen har være udemokratisk – manglende inddragelse af borgernes høringssvar inden linjeføringen blev besluttet.
  VVM-rapporten er mangelfuld på flere områder bl.a. beregninger af trafikal i Aalborg, Støjgener (db niveauer og db påvirkninger) samfundsøkonomi – renteniveau og trafikal. VVM-rapporten er misvisende om projektets forbedring af miljø og støj! I VVM-rapporten redegøres der for, at der vil komme mindre trafik og støj i Aalborg. Hvordan kommer man frem til den påstand, når man ikke har beregnet og medtager Aalborgs nuværende og besluttede fremtidige trafikale ændringer. De nuværende trafiktal og vejforhold tilsiger, at der ikke

er plads til større trafikstigning for generel trafik og slet ikke (krydsende) fra Aalborg Centrum mod Nørholmsvej ad; Kastetvej, Skydebanevej, Annebergvej og ude fra City Syd ind gennem Hasseris til Nørholmsvej ad; Letvadvej, Skelagervej, Bygaden, Hasserisvej, Under Lien. Med mange hastighedsdæmpende foranstaltninger samt nye Plusbusbaner på strækningerne, så vil det uomtvistelig giver store kødannelser i den daglige interne Aalborg trafik og endnu flere, når der sker uheld på en af Limfjordsforbindelserne pga. den store afstand mellem forbindelserne. Uheld i tunnelen vil give væsentlig større trafikale problemer og kødannelse i Aalborg Øst, Aalborg Centrum og Aalborg Vest, hvis trafikken ved bl.a. uheld på E45 ledes gennem og på tværs af Aalborg Centrum og/eller ind gennem Hasseris. Det vil ikke give en bedre eller hurtigere trafikafvikling ved uheld tværtimod, vil trafikken sande til i tæt beboelse med betydelig mere trafikstøj/-belastning og miljøforurening til følge i Aalborg. Det bør laves konkrete beregninger og tal med den nuværende (2021) trafikale infrastruktur. Hvis ikke bør de nuværende påstande om mindre trafikstøj og miljøbelastning fjernes i VVM-redegørelsen!

- Miljøministeriet gennemførsel af VVM-processen er tvivlsom i forhold til lovhjemmel!
- Aalborg Kommunes/byråds ageren er formentlig ulovlig i forhold til; Aalborg Alliancen
- Aalborg Kommunes tilsagn og betaling af sekshundrede millioner til etableringen af linjeføringen er ulovligt og både urimelig og uretfærdigt for kommunens borgere.
- Den manglende varetagelse af en potentiel miljøkatastrofe; Asbest ved og i Limfjorden, hvor motorvejen skal gå og krydse Limfjorden, er uansvarlig bør være ansvarspådragende for beslutningstagerne af denne Motorvejsforbindelse. Skal Aalborg have en gentagelse af samme Asbest miljøskandale? Asbest ved og i Limfjorden som miljø- og forureningsmæssigt vil påvirke etableringen af Motorvejen flere steder med katastrofale konsekvenser for mennesker og natur – HAR DU SAMVITIGHED TIL AT TILLLADE AT DER IKKE LIGGER VALIDE UNDERSØGELSER AF ASPESTENS PÅVIRKNING PÅ PROJEKTETS ØKONOMI OG BORGERNES HELBREDSMÆSSIGE PÅVIRKNING – HVEM HAR DETTE ANSVAR??!!

Det er uforståeligt og hovedrøstende, at der skal bruges så mange milliarder på dette projekt, som stort set ikke giver effekt i forhold til formålet med projektet. Tværtimod har linjeføringen store skadepåvirkninger på natur og miljø, som langt overgår nytteværdien af linjeføringen og samfundsøkonomisk hænger vejprojektet slet ikke sammen for.

Så giv venligst Aalborgs og Nordjyllands borgere en anden linjeføring for den 3. Limfjordsforbindelse, som også er hvad et stort flertal af aalborgensere og nordjyder ønsker!

Aalborg den 1. januar 2022

Tina Strøm Andersen
[redacted]
[redacted]

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm? Tak, men nej tak!

Jeg vil på det kraftigste opfordre politikerne til at stemme nej til en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby.

Jeg er **alvorligt bange for de store konsekvenser**, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået **andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper**, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass tunnelen), eller at lave en City tunnel eller en Ådals tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et **kæmpemæssigt demokratisk problem.**

Jeg vil uddybe dette ved at se på seks væsentlige problemstillinger:

- **Asbest**
- **Støj**
- **Rekreative områder**
- **Bynær natur**
- **Økonomi**
- **Demokratiet**

• Asbestdeponi

Det er **kendt og bevist**, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som **asbestdepoter**. Disse depoter var tænkt at skulle ligge for evigt forseglet i jorden, og asbesten, mente man, ville dermed ikke være skadelig. Dengang vidste man nok ikke bedre.

På Nørresundby siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område, som tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og **tagplader**. Gå en tur rundt i byen og hør her, hvor mange, der har kørt deres asbesttage herud i forbindelse med renovering af husene. Det er ikke få.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbeststøv.**

De mennesker, der bliver ramt, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Benny Engelbrecht. Det er et arrogant svar, du gav i Folketinget, landets højeste talerstol, da du svarede Susanne Zimmer med, at du er sikker på, at der ikke vil blive fundet **enhjørninge**, når man graver i området. Nedladende, latterliggørende og arrogant, men også et tydeligt bevis på, at der mangler saglighed i denne sag.

Asbesten er der! Aalborg kommune har i løbet af det seneste år, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten ligger frit. Desuden er man begyndt at samle de stumper af tagplader op, som dukker op på stranden.

Børn, der legede i området i 80'erne og 90'erne beretter nu som voksne om, hvor sjovt det var at smadre eternitpladerne, der lå der, og bruge dem bl.a. til at slå smut med.

De mennesker, der har lungehindekræft eller er pårørende til dem, der er døde af lungehindekræft, **fortjener respekt!**

Og vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, **fortjener at blive taget alvorligt,** når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

- **Støjproblemer**

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at **det blæser** meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den **larm**, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den larm vil blive **båret ind over vandet** og give **betydelige gener** og have store **sundhedsmæssige konsekvenser** i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

Og nej det er ikke gjort med støjdæmpende asfalt og el biler. Hvis bilerne kører med motorvejsfart, er det dækstøjen, der udgør det største problem.

I forvejen er Aalborg den **mest støjplagede storby** i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerligt støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte kar sygdomme og kræft.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, bliver vores by klemt inde mellem to støjende motorveje, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

- **Rekreative områder for byens beboere**

På begge sider af fjorden og på Egholm er der nu **bynære rekreative områder**, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpeste områderne.
Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO_2 **ansvarligheden**, hvis man vi have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

- **Bynær natur**

På Egholm er der i dag en helt unik natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000 område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter. Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes. Motorvejen kommer til at gå lige op ad området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Det er en gave for en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen, og gå i land i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

- **Økonomi og effekt**

Vi er nødt til også at se på **økonomien** i denne sag. I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at 'vende' trafikken med lys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm forbindelse er estimeret at koste staten **7,2 mia kr.** (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje.

- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass tunnelen), som koster ca det halve, nemlig **ca. 3,6 mia kr.** og en City tunnel, som ligeledes kobles på den nuværende motorvej.

Når man så ser på, hvilken **effekt** en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

- Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%

- Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står man så igen i den samme situation, som vi har nu.

Her er der brug for at stoppe op og tænke sig godt om! En dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt. Hvordan kan det blive det rigtige valg?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre og billigere!
Og det vil være relevant at bruge de sparede penge eller nogle af dem på **at lave støjdæmpende løsninger**, der får stor betydning for de mennesker, der i dag lever med støj fra motorvejen, der langt overskrider grænserne for, hvornår **støj er sundhedsskadelig.**

Det er vores alle sammens skattepenge, og vi beder om, at de bliver brugt på den allerklogeste måde!

• Demokratiet

Sidst, men ikke mindst, vil jeg pege på nogle demokratiske problemer, der er kommet frem i denne proces.

Vi har en trafikminister, der nedgør og latterliggør den utryghed, der er i forhold til de dødsensfarlige asbestdepoter.

- Desuden forsøger han nu at **besværliggøre vores mulighed** for at lave ordentlige, velbegrundede høringssvar ved at lave en helt utroligt kort proces på EN måned, som oven i købet ligger hen over julen. (Stor tak, Benny Engelbrecht, fordi du har givet os noget vigtigt at arbejde med i vores ferie, hvor vi ellers kunne have været sammen med familien og ladet op til en hurtigtgående hverdag igen lige om lidt). Det er uanstændigt!

- Det er beregnende og arrogant at lukke høringsfristen dagen efter, at det nyvalgte byråd har haft mulighed for at træde sammen. Der er altså ikke tid til en demokratisk proces med grundig debat.

- Men værst er, at han nu vil tilsidesætte alle muligheder for flere protester ved at *'regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange'* for at *'sikre fremdrift i projektet'.* Det er en demokratisk katastrofe

Vi har en kommunal beslutning uden borgerinddragelse. Flere meningsmålinger viser, at et flertal af borgerne i Aalborg er imod en linjeføring over Egholm, men byrådet fastholder alligevel deres indstilling og nægter at lave en folkeafstemning. Vi forstår ikke, hvad begrundelsen er for at fastholde en forældet løsning, der ikke løser de kapacitetsproblemer, der er.

Vi har en kommune, der manipulerer, truer og betaler for en bestemt løsning.
I Aalborg har vi en kedelig forhistorie med **korruption og magtmisbrug**, og den er desværre ved at tegne sig igen. Aalborg er igen på vej ud over kanten ift. udbygningsplanerne, hvor der er krævet modydelser for byggetilladelser, og ift. højt placerede embedsmænd og politikere, inklusive borgmesteren, som har misbrugt kommunale midler til egen fordel.

Denne kommune har sammen med nogle af de nordenfjords kommuner lavet **'Aalborg-alliancen'**. En slags musketer ed, hvor der blandt politikerne og erhvervsfolk er givet håndslag på at ville arbejde for vækst i Nordjylland. En alliance, man som virksomhed kan tilslutte sig og dermed få kommunale fordele.
Et af punkterne i grundlaget for Aalborg-alliancen er, at medlemmerne støtter den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det efter alliancens mening vil øge erhvervslivets vækst. Det opfattes som manipulerende, at der kun kan arbejdes for denne ene limfjordsløsning.

Gennem **Arbejdsformidlingen** er de ledige blevet præsenteret for en reklamevideo, som de har været eller følt sig tvunget til at forholde sig positivt til, hvis de vil i betragtning til jobs. Det er at opfatte som trusler.

Aalborg kommune har lovet **selv at skyde 600 mill. kr. i** motorvejsprojektet over Egholm. Begrundelsen var at sætte skub i processerne og få politikerne på Christiansborg til at forstå, HVOR gerne vi vil have den forbindelse. Det er et spørgsmål, om det overhovedet er lovligt at få en kommune til selv at betale for statslige opgaver det er i alle tilfælde uanstændigt at bruge 600 mill. af skatteydernes kroner, som skal tages fra alle de hårdt pressede velfærdsområder.

Vi har en VVM-proces, der skriger til himlen. Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret.
Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået.
Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Man har valgt KUN at lave en VVM undersøgelse af Egholm forbindelsen. Man har i opdraget valgt at udelade de alternative muligheder.
Det tyder igen på en skin proces. Desværre!

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

BALANCE I REGNSKABET

Det er nødvendigt at se motorvejsnettet i et større perspektiv, for hvad er det **EGENTLIG**, man vil have ud af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm?

- Ofte nævnes trængselsproblemer i tunnellen, men i virkeligheden drejer det sig kun om to myldretider morgen og eftermiddag, hvor man kan risikere forlænget køretid. Forskere har beregnet øgede køretider, der på nuværende tidspunkt er på **op til 8 minutter i myldretiden**. Dette problem ville let kunne løses med et ekstra tunnelrør, som er en langt billigere løsning end Egholm forbindelsen, eller en Ådals tunnel eller en City tunnel, som er de senest fremkomne forslag.

Det kan altså ikke være grunden til at vælge den dyreste forbindelse til 7 mia kr.

- Drejer det sig om at komme hurtigere frem til Jammerbugt og Hjørring? En Egholm forbindelse vil blive koblet på E39, som går til de tyndt befolkede områder, og hvor der er meget lidt trafik. I så fald må man se på, at den vundne tid drejer sig om ganske få minutter.

Det kan ikke være grunden til at bygge en forbindelse til mere end 7 mia kr. i stedet for en af de billigere løsninger.

Så hvad er den virkelige grund? Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

En musketer ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben?
En gammel beslutning, man ikke er mand nok til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Vi er nødt til at gøre op, **hvordan disse personlige projekter balancerer** i forhold til flere faktorer:

- Hvor meget koster projektet i kroner? Egholm løsningen er den markant dyreste.
- Hvor meget koster projektet i mistet værdi for alle, der bor i Aalborg Nørresundby området? Det er beskrevet ovenfor.
- Hvor meget koster projektet i værdi, som man aldrig får tilbage, i forhold til naturen og asbestforurening? Den skade, der sker, er uoprettelig.

Der er altså ikke balance, men en voldsomt stor ubalance i fordele og ulemper.

LØSNINGMULIGHED

HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelløsning med et ekstra tunnelrør (Bypass tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen
- Eller etablere en City tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel og koble den på motorvejen nord for Limfjorden. På den måde er det kun trafikken rundt om Aalborg, der skal igennem den nuværende tunnel.
- Eller lave en Ådals tunnel, der leder en del af trafikken på E 45 under Aalborg.

Alle disse løsninger er MARKANT BILLIGERE, og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser.

Det vil give luft i økonomien til at

- overdække en større strækning af motorvejen og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til den nuværende bynære motorvej.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.
Et nej vil betyde, at der kan laves VVM undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Karen Maarup Grønning
[redacted]

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Jeg finder det mistænkeligt og ødelæggende for demokratiet, at fristen for aflevering af høringssvar ligger i den travleste tid på året, for både private, firmaer og foreninger. Oven i købet med afslutning på den sidste dag af en lang jule- og nåtårsferie. På denne måde forhindrer man, at folk disse steder, ikke vil have tilstrækkelig tid og mulighed for samarbejde omkring udarbejdelse af en eventuel kritik, eller til at udforme alternative løsninger.
På mig virker det som en bevidst handling, for at få sit, efter min mening, meget tvivlsomme og vanvittigt dyre projekt, tromlet igennem, uden for megen irriterende kritik.

Jeg finder det mærkeligt, at der ikke arbejdes SERIØST på at finde alternative løsninger. Det er klart, at Limfjordstunellen i korte periode på dagen er presset, så vi er vel alle interesserede i at finde en løsning på den problematik. Af den den måde projektet er blevet præsenteret på, af (lokale) politikere, erhvervsfolk og presse, virker det som om, at vejen, med djævelens vold og magt, skal gå forbi lufthavnen. Det smager mere af prestige end fornuft og interesse i, hvordan man kan påvirke trafikken, set ud fra et STØRRE perspektiv.
At man så vælger en så dyr løsning, med så mange åbenlyse bagdele, er mig ufatteligt.

Jeg finder det mærkeligt, at der ikke bruges detaljerede og nutidige kort, som viser den aktuelle situation, med bebyggelse, erhverv, foreninger og fritidsaktiviteter. Eksempelvis er der en voldsom udvikling i gang i Aalborg Øst, med nye kæmpe virksomheder og ikke mindst Supersygehuset. Denne udvikling gør, at der fremover vil komme et yderligere pres på tunellen, som Egholm forbindelsen ikke vil kunne aflaste.

Jeg finder det mærkeligt, at Aalborg kommune er med til at finansiere projektet. Altså give penge til et offentligt projekt, som så går fra den almindelige drift af kommunen. Er det lovligt?

Mette Frederiksen sagde ved sin nytårstale, at man vil prioritere grønne løsninger.
En forbindelse over Egholm, vil være det stik modsatte.

1. Forbindelsen vil ødelægge kæmpe og unikke naturområder. Smadre identiteten for en hel ø og ødelægge grundlaget for flere truede dyrearter.
2. I kraft af projektets størrelse, vil anlægsarbejdet udlede voldsomme mængder af CO2.
3. Forbindelsen vil fremme privatbilismen og medføre store støjgener for rigtig mange mennesker.
4. Hovedparten af den vestlige del af Aalborg, består af rekreative områder, som udover dyr, insekter, fugle og fisk, benyttes af fantastisk mange mennesker, på forskellig vis. En storby som Aalborg, har brug for den slags oaser eller åndehuller, til fritidsaktiviteter eller bare til almindelig nydelse. Hvis disse områder fjernes, vil alternativet være, at man skal ind i bilen og køre til et andet område længere væk.
5. Forbindelsen vil kunne true drikkevandet i Aalborg og omegn, da der ligger flere vandværksboringer i nærheden af, hvor forbindelsen er planlagt til at gå.
6. Det er påvist, at der findes store asbest depoter i områder, hvor der skal graves. Det er foruroligende, at der ikke er lavet officielle undersøgelser af, hvor stort omfanget er. Graver man ind i sådan et område, vil det have voldsomme konsekvenser for miljøet og mennesker og det vil både kunne fordyre og forsinke hele projektet væsentligt..

GENERELT SET, synes jeg, at omkostningerne er alt for store, i forhold til, hvad der løses. Det gælder både økonomisk, men i allerhøjeste grad også omkostningerne for vores miljø, naturen og vores trivsel. Den skade man kommer til at forvolde, på disse områder, vil være uoprettelige.

TÆNK JER OM OG TÆNK LÆNGERE END TIL JERES NÆSETIP!
ALLE JERES EFTERKOMMERE VIL BLIVE PÅVIRKET AF DENNE BESLUTNING.

Tine Lilholt Kristensen & Klaus Thrane, [redacted]

[redacted] d. 2-1-2022

Høringssvar ang. Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Torben Knudsen

December 31, 2021

Indledning

Jeg bor i landsbyen Hvorupgård et par km fra E39. Afhængig af vindforholdene støjer den så meget, så det forringer vores livskvalitet. Det er den oprindelige årsag til, at jeg er engageret i placeringen af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Min motivering for nedenstående modstand mod en Egholms forbindelse er dog overordnet begrundet i hensyn til: globalt klima, lokalt miljø og natur, effektiv transport, dansk økonomi, støjgener i Aalborg kommune, drikkevand i Aalborg mm. Mine protester mod lovforslaget følger herunder.

Sammenfattende foreslår jeg, at der laves en ny VVM redegørelse, hvor Østlige alternative linieføringer er medtaget, og hvor asbest problematikken er medtaget. På denne baggrund bør der så laves et nyt lovforslag.

Fravigelse af anden lovgivning $ 5-7

I lovforslagets høringsbrev står "På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."

Det handler jo kun om en vej og ikke en pandemi eller andet akut. Det er udemokratisk at sætte klageadgang ud af kraft af hensyn til vejprojektets fremdrift. Det er udemokratisk at fjerne rettigheder fra Aalborg kommune. Det virker udemokratisk og forkert (grundlovsstridigt) at sætte nogen love ud af kraft i andre love. Er det nødvendigt at sætte affaldslovgivning ud af kraft for at undgå, at projektet stopper pga. asbest eller andet? Hvad er de konkrete behov?

Asbest

På linieføringen findes kendte asbestdepoter, som ifølge flere experter er stærkt problematiske og bør som minimum føre til et VVM tillæg (`https://www.geohav.dk/`). I følge avisen Ingeniøren vurderer juraprofessor i miljøret Peter Pagh, at det er ulovligt ikke at inkludere asbestdepoterne i VVM, og at der er EU retspræcedens for, at noget sådant kan gøre lov forslaget i strid med EU ret

(https://ing.dk/artikel/professor-mulig-asbestforurening-kan-kraeve-ny-vvm-tredje-limfjordsforbinc
Der bør laves en ny VVM redegørelse, der medtager asbest problematikken.

Økonomi

Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Eksperter anser det for sandsynligt, at økonomien er endnu dårligere end beregnet f.eks. Otto Anker Nielsen, der er professor ved DTU Transport (https://ctwatch.dk/nyheder/klima/article13303923.ece).

For lægmand virker det da også umiddelbart, at en østlig løsning med en ekstra tunnel vil være en langt billigere løsning. Den har tunnellen til fælles med Egholmlinien, men Egholmlinien har så en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej og en jernbane overføring ekstra, hvilket giver anledning til, at den bliver ca 2 Mia kr. dyrere. Der bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinien og østlige alternativer. Danmark kan bruge 2 Mia bedre end at investere dem i en dårlig motorvej.

Trafik

Ifm. trafik er der også noget nemt forståeligt for meningmand. Hovedproblemet ifm. limfjordskrydsning er, at de nuværende to tunnelrør giver kø i myldretiden. Den nyeste VVM redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflastning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra tunnelrør vil betyde, at de to nuværende skal klare 2/3 af trafikken og således bliver aflastet med 1/3 eller 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, betyder det, at kapasiteten i den retning går fra 1 til 2 rør således, at det nuværende rør aflastes med 50%. Egholmløsningens 24% aflastning kan således gøres en halv til en hel gang større vha. et ekstra rør.

Sidste VVM med alternative linieføringer er fra 2011 dvs. 10 år gammel. Aalborg har gennemgået en rivende udvikling i de 10 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aalborg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget betragteligt. Industrien har ekspanderet bla. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter. De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye bliver nu supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trafikanalyserne med den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (http://www.en-3-limfjordsforbindelse.dk/).

Støj

Egholmløsningen vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og Egholm. En tunnelløsning i øst vil medføre mere støj, hvor der i forvejen er meget. Noget af besparelserne ved østløsningen kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.

Drikkevand

Egholmlinieføringen passerer over to vigtige drikkevands indvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.

Natur og fritid

Egholmlinieføringen passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede. Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget benyttet, er området fra Lindholm strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor. De negative indvirkninger på natur og rekreative muligheder kan undgås med en østlig løsning.

VVM redegørelse

Fortalerne for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og fundet ringere. Det er korrekt, men det er 10 år siden. Endvidere har Aalborg kommune medfinansieret den nyeste VVM redegørelse vist med et ønske om udelukkende at medtage Egholm forbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en up to date VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen. Det er iøvrigt meget udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 VVM indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM redegørelser i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre, som det også er beskrevet i bagsidelederen i dagbladet Information 10/12 2021. Transportministeren har offentligt udtalt, at asbestsagen ikke kræver VVM behandling men kan håndteres i projektperioden. Dette er jo stik imod hovedideen med en VVM redegørelse og altså også muligvis i strid med loven. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM redegørelse meget gerne med en mere demokratisk process.

Afslutning

Jeg håber meget, at de politikere, der læser dette, gør det grundigt og seriøst vurderer, om de vil stemme for denne lov, eller om ikke det er bedre for Danmark, at der bliver tilvejebragt et bedre beslutningsgrundlag.

Jeg står naturligvis til rådighed for spørgsmål og diskussion.

Med Venlig Hilsen

Torben Knudsen

[redacted]

HØRINGSSVAR ANLÆGSLOV 3. LIMFJORDSFORBINDELSE 2. JAN. 2022

I henhold til den fremsatte anlægslov er de vigtigste formål med vejen
- at **formindske trængselsproblemer på E45 i myldretiden**.
- at **forhindre kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser**.

Det aktuelle motorvejsprojekt vil ikke kunne opfylde de to formål.

FORMÅL 1: TRÆNGSEL

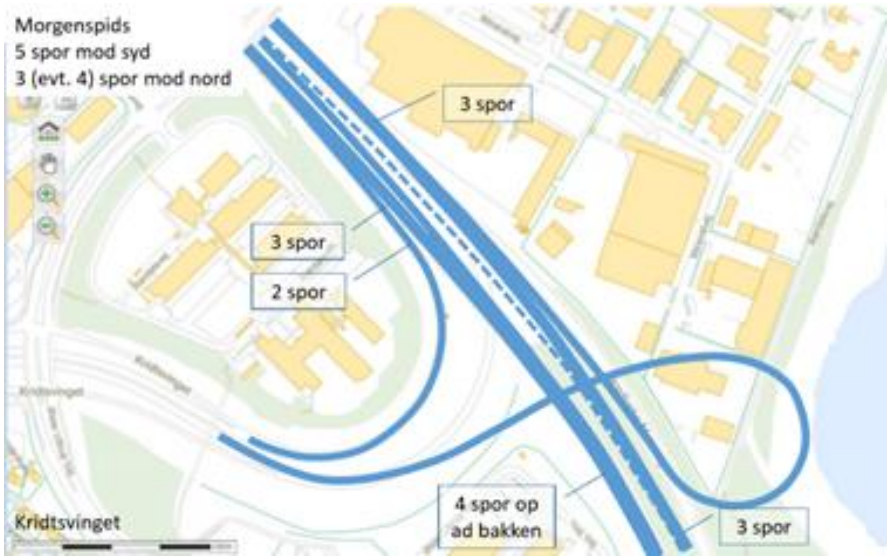
En motorvej via Egholm vil jfr. Vejdirektoratet **aflaste Limfjordstunnelen med 24 %,** hvilket er utilstrækkeligt, hvis trafikstigningen bliver større.

Vejdirektoratet forudser dog kun, hvad der svarer til en årlig trafikstigning på **1,2 % pr. år.** frem til 2040 for motorvejene på tværs af fjorden ved Aalborg. Denne stigning ligger åbenbart i computerprogrammet Landstrafikmodellen.

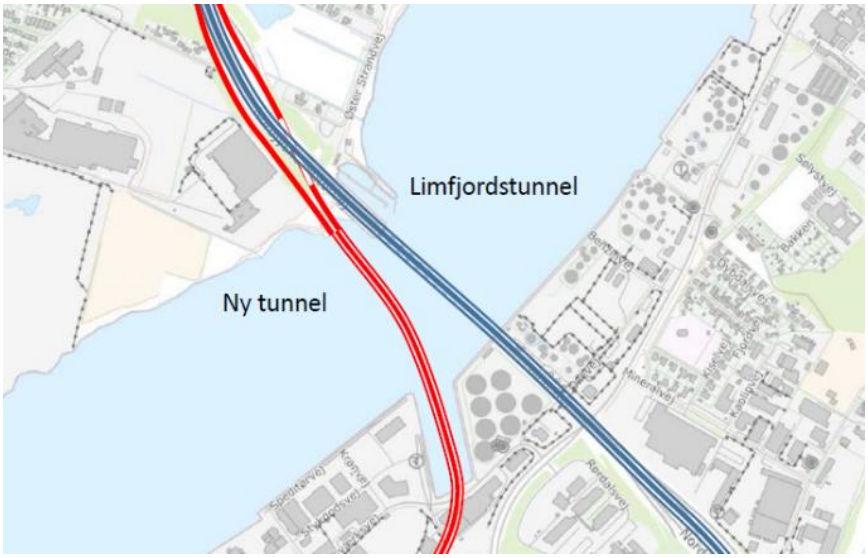
Dette tal er urealistisk lavt, da stigningen fra 2009-19 i Limfjordstunnelen har svaret til 2,4 % pr. år og da stigningen på hele motorvejsnettet fra 2010-2018 har svaret til 4,1 % pr. år.

En mere østligt placeret 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste bedre.

Der er foreslået flere modeller, bl.a. et enkelt ekstra rør lige øst for denne, kombineret med, at det midterste rør kan ekspedere trafik i begge retninger. En tegning fra civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen:



Senest er der kommet en ny ide om en såkaldt **Citytunnel** med 2x2 spor lige vest for Limfjordstunnelen. Ideen er beskrevet her: en-3-limfjordsforbindelse.dk. Den er også udformet af Anker Lohmann-Hansen, denne gang efter konsultation med den landskendte professor i transportmodeller Otto Anker Nielsen, DTU:



En **Citytunnel** ekspederer trafik fra nord mod Aalborg City og omvendt. Med en sådan tunnel fjerner man fuldstændig de kritiske tilkørsler nær Limfjordstunnelens tunnelåbning. Dvs. man får både aflastet Limfjordstunnelen og begrænset antallet af uheld. Som en sidste bonus øges Limfjordstunnelens kapacitet, når der kan køres lige igennem. Forsigtigt vurderet øges kapaciteten fra 80.000 til 90.000.

Spørger man Vejdirektoratet, om det er muligt at få en beregning af situationen med en Egholmforbindelse og højere trafikstigning end den, der benyttes i Landstrafikmodellen, får man at vide, at det ikke er muligt at ændre tallet for den generelle trafikvækst i dette computerprogram.

Tabellerne herefter er derfor hjemmelavet via simpel fremskrivning med 1 og 2 %:

TRAFIK I LIMFJORDSTUNNELEN

	med Egholmvej		**med Citytunnel**	
	1%	2% stigning	1%	2% stigning
2019	88.700	88.700	88.700	88.700
2025	94.157	99.891	94.157	99.891
2030	98.960	110.287	98.960	110.287
2035	79.046	92.542	71.765	84.019
2040	83.078	102.174	75.426	92.763
2045	87.316	112.808	79.274	102.418
2050	91.770	124.550	83.317	113.078

Rød farve: Over kapaciteten (80.000 / 90.000)
Hele beregningen: 3-limfjordsforbindelse.dk/tabel

Konklusion: Såfremt stigningen bliver blot 2 %, vil man **ikke fjerne trængslen** i Limfjordstunnelen via en Egholmforbindelse. En mere østlig linjeføring f.eks. i form af en Citytunnel, vil aflaste langt bedre.

FORMÅL 2: MINDRE KØDANNELSE IFM. UHELD

Hvad angår at **forhindre kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser**, kan problematikken deles i to:
(1) begrænsning af antallet uheld/hændelser, der sætter trafikken i stå og
(2) håndtering af situationen, når disse sker.

Der er uforholdsmæssigt mange uheld i Limfjordstunnelen og på den sydgående motorvejsstrækning i Nørresundby. Disse skyldes (1a) fejlagtig udformning af tilkørsler, (1b) stor trafikmængde, (1c) andet.

Forslaget om Citytunnel indebærer ombygning af de fejlagtigt udformede tilkørsler og reducerer trafikmængden i tunnelerne, altså både 1a og 1b. En Egholmmotorvej hjælper kun på 1b (mindre trafikmængde).

CA. ANTAL UHELD PR. UGE I LIMFJORDSTUNNELEN

	med Egholmvej		**med Citytunnel**	
	1% årlig stignir	2% årlig stignir	1% årlig stigning	2% årlig stigning
2019	2,2	2,2	2,2	2,2
2025	2,4	2,5	2,4	2,5
2030	2,5	2,8	2,5	2,8
2035	2,0	2,3	1,0	1,2
2040	2,1	2,6	1,1	1,3
2045	2,2	2,8	1,1	1,5
2050	2,3	3,1	1,2	1,6

Når uheld/hændelser sker i Limfjordstunnelen
.. findes der alternative ruter både ved valg af Egholmforbindelsen og Citytunnelen, men der er forskel på, hvor let man kan komme frem til disse. Egholmtunnelen er lettest at komme frem til for fjerntrafikken (1/4 af den fjordkrydsende motorvejstrafik). Citytunnelen er lettest at komme frem til for trafikken til og fra byområdet (3/4 af den fjordkrydsende motorvejstrafik).

Når uheld/hændelser sker andre steder på E45 ved Aalborg
… findes der alternative ruter ved begge linjeføringer, enten via Egholm eller via Citytunnelen (via Ådals-motorvejen).

Når uheld sker på E45 ud for Nørresundby
…findes der kun en alternativ rute i den vestlige model.

Ved valg af Citytunnelen vil E45 blive udvidet fra to til tre spor syd for fjorden og fra tre til fire spor nord for fjorden. Dette nedsætter både antallet af uheld og gør det lettere at komme forbi uheld.

Alt i alt vurderes, at den største sikkerhed mod kødannelser pga. uheld og andre hændelser opnås med Citytunnelen, altså en østlig løsning.

FORRENTNING

I 2011 vurderede man en Limfjordsforbindelse via Egholm til at have en forrentning på **7,8 %.** I VVM 2021 vurderes den samme version til en forrentning på 3,3 % og en let ændret version en forrentning på **3,5 %.** Dette er tæt på den såkaldte **diskonteringsrente.** Forrentningen er altså så lav, at staten kunne opnå tilsvarende ved at investere sine midler på anden vis.

En 3. Limfjordsforbindelse er, foruden at være **det dyreste projekt** i Infrastrukturplan 2035 et af de projekter i planen, **der giver den dårligste forrentning**. Se Nordjyskes artikel om emnet her og se en opgørelse over forskellige projekters interne rente vurderet i 2016 i denne tabel (hvor 3. Limfjord skal rykkes ned til området ved 3,5 % rente).

Ser man kritisk på **CO2-delen af beregningen,** kan projektets samlede forrentning ende med at være direkte negativ:

- **CO2** er slet ikke medregnet **for anlægsfasen.** Der forventes jævnfør anlægsloven et udslip på 272.000 tons. En beregningspraksis, hvor man medregner det CO2 fra anlægsfasen, **anbefales** bl.a. af professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen og professor i miljøøkonomi på Aarhus Universitet Brian Vad Matthiesen (kilde Mobility PRO 16. april 2021 / NOAHs høringssvar).
- **Omvejskørsel** via Egholm på grund af manglende plads i Limfjordstunnelen eller uheld i denne, vil også danne ekstra CO2. Da vi ikke kan få den sat ind i Landstrafikmodellen med realistiske trafikstigninger, kan vi ikke kende omfanget af den. Omvejene er mellem 3,5 km (mellem E45 nord og E45 syd) og 22 km (mellem E45 nord og Aalborg Universitet i Aalborg Øst via ”motorvejsringen”).
- Egholmmotorvejen tænkes anlagt på **lavt liggende jorde,** som ellers kan udnyttes til **CO2-fangst**.
- **Prisen for CO2** er sat til 430-500 kr. pr. ton i den aktuelle VVM-beregning. Som det fremgår af det samfundsøkonomiske notat tilknyttet VVM, er der overvejelser om at sætte prisen op til hele 5000 kr. pr. ton.

Andre effekter, der bør medregnes, og som kan betyde endnu lavere reel forrentning:

- prissætning af **naturødelæggelser** (herunder sjældne dyr og planter),
- prissætning af reduktion af **Aalborgs attraktivitet** ved tab af bynære naturområder
- prissætning af **tabt værdi for boliger,** der udsættes for støj,
- prissætning af støjens **sundhedsmæssige påvirkning** (diabetes, forhøjet blodtryk),
- prissætning af sundhedsrisici ved at man roder op i lagre med **asbest**,
- prissætning af risikoen for, at **drikkevand** forurenes.

I det samfundsøkonomiske notat tilknyttet VVM findes følsomhedsberegninger for bl.a. øget anlægspris på 10 %. I øjeblikket har vi en **prisstigning på 30 % på byggematerialer.** Ingen ved med sikkerhed, om den er midlertidig. I den situation bør man vel regne med en højere anlægspris, hvilket nedsætte forrentningen yderligere.

Tilsvarende kan der være **positive, ikke registrerede effekter.** Det sidste kan f.eks. være, at vejen "byggemodner" nye byområder. "Men udviklingspotentiale indgår i samfundsøkonomien via værdisætning af tidsgevinsterne og arbejdsudsbudseffekter. Det er dobbeltregning at påstå yderligere effekter," citat Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at yderligere nybyggeri ikke er realistisk i den sydlige del af Hasseris Enge på grund af beskyttelse af et vandforsyningen, og at der ikke foreligger kommune- eller lokalplaner med forudgående offentlige debatter om bebyggelse på resten af Hasseris Enge eller på Egholm. Det er således alene i det nordlige Nørresundby, at der kan tilføjes industri og lignende, hvilket er mindre betydningsfuldt, hvis der også kan tilbydes industrigrunde andre steder ved det nordjyske motorvejsnet.

Konklusion: Meget tyder på, at denne investering slet ikke kan svare sig! På den anden side kan det undre, at det ikke kan svare sig at bygge en ny forbindelse i en situation, hvor der er stigende kø ved Limfjorden. Logikken ligger formentlig i, at gevinsten bedre vil kunne realiseres ved valg af en anden linjeføring. Rentabilitetsbetragtninger er således endnu en god grund til også at undersøge forslaget om en Citytunnel. En VVM koster ca. 4 mio. kr. Man undgår en mulig fejlinvestering til 7 mia. kr.

CITYTUNNELEN TIL DEBAT

Forslaget om en Citytunnel er beskrevet på siden en-3-limfjordsforbindelse.dk . Det har været kritiske røster fremme omkring denne. Det er vigtigt, at disse kritikpunkter ikke bare benyttes som afvisningsgrund, derfor vil jeg her nævne mulige svar på diverse kritikpunkter:

Problem: En Citytunnel kan være vanskelig at anlægge ved den nordlige landing på grund af det porøse sand i undergrunden.

Svar: Dygtige ingeniører kan meget, når pengene er til stede. F.eks. kan man bore pæle ned i sandet, der forhindrer det i at skride.

Problem: En Citytunnel har ingen simpel forbindelse til E45 i tilfælde af uheld i Limfjordstunnelen

Svar: Der er vel en forbindelse hertil fra Ådalsmotorvejen og Sønderbro og Østre Alle/Nyhavnsgade. Man kan desuden etablere en rundkørsel på det sted, hvor Citytunnelen forlader Østre Alle, og lave forbindelse her fra til Øster Uttrupvej (samt evt. en tosporet genvej under den nævnte rundkørsel for dem, der skal videre under Fjorden).

Problem: I skitsen til en Citytunnel er Nørresundbygrenen lukket, men der er stadig behov for en trafikforbindelse til f.eks. den nye Stigsborg bydel nær Nørresundby Centrum.

Svar: Man kan lave en bro over motorvejen i forlængelse af Sundsholmen, så trafikken fra Stigsborg sendes nord på til udfletningen i Nørre Uttrup. Dette vil nok kræve, at kapaciteten ved denne motorvejsafkørsel øges ved, at udfletningen i Nørre Uttrup ændres til et traditionelt rampekryds med dobbeltspor. Vejen, der går over motorvejen på dette sted, skal så fortsætte direkte i Sundsholmen.

Problem: Der vil være brug for en bedre forbindelse fra Stigsborg-bydelen og syd på.

Svar: Kommunen har et ønske om at etablere en cykel-gangbro over Fjorden ved Musikkens Hus. Denne kan tilføjes en enkeltsporet busbane i en underetage, hvor f.eks. 2-ledede busser kører den ene og den anden vej på skift. Foruden at der dannes en forbindelse syd på med bus og cykel og for gående, kan beboerne have en bil stående i P-huset "Kornmøllen", der åbnede for nyligt lige over for Musikkens Hus. Stigsborg-beboernes biler kan overnatte her, og man kan køre frem og tilbage til den med de nævnte transportmidler.

KLIMAKRISEN

"Først og fremmest skal vi løse vores tids største og vigtigste udfordring: Klimakrisen" udtaler Statsminister Mette Frederiksen i sin nytårstale 2022.

Det kræver handling!

Bygning af motorveje øger biltrafikken, som står for en stor del af CO2-udledningen. Udskiftning til el-biler vil tage mange år, og deres store klimamæssige belastning fra fremstillingen vil først føre til et positivt CO2-nettoregnskab efter måske 10 års brug. Egholm-motorvejen vil være Danmarks dyreste motorvejsanlæg pr. km. og med et omfangsrigt byggeri følger ekstra CO2 udslip, som tilmed ligger i starten af den periode, hvor motorvejen skal virke, og dermed øjeblikkeligt skaber global opvarmning.

På den anden side: hvis ikke man bygger nye vejanlæg, hvor der er flaskehalse, kan det være et problem for samfundet. Og der er ingen speciel grund til at acceptere en flaskehals netop ved Limfjorden.

Skal man begrænse biltrafikken, vil roadpricing være en bedre løsning, da den netop vil fjerne de mindst vigtige bilture og motivere til samkørsel. Den kan i øvrigt også benyttes til at fjerne uhensigtsmæssig trængsel på bestemte steder og tidspunkter. Men roadpricing har lange udsigter.

Alt i alt, med det udgangspunkt, at der er en større flaskehals under opbygning ved Limfjorden, vil det være klogt at etablere en ny forbindelse. En sådan skal placeres "praktisk", så omvejskørsel ikke bliver større end genvejskørsel. Her tyder meget på, at den bedste placering er nær Limfjordstunnelen.

En anden måde at begrænse bilturene på, er at sørge for, at mere CO2-venlige transportformer gives fordele.

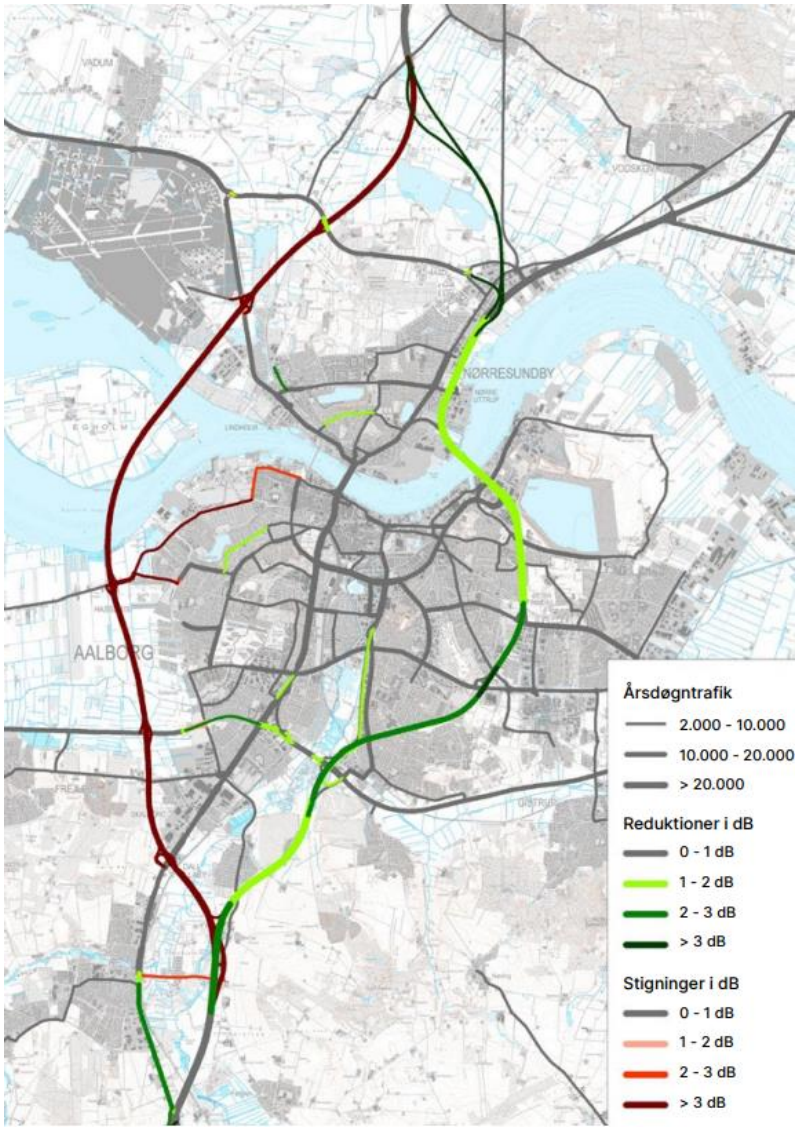
I den aktuelle sag kan man udnytte Limfjordens barrierevirkning til at optimere valget af transportmidler - især trafikken mod Aalborg fra den nye Stigsborg-bydel i Nørresundby. Man skal ikke, som vanen byder, sætte alt i værk for at tilvejebringe en hurtig bilforbindelse direkte over fjorden herfra, men i stedet at skabe en overlegen forbindelse via kollektiv trafik, cyklisme mm.

Aalborg kommune har en ny version af den såkaldte PlusBus på tegnebrættet, som skal gå mellem nord og syd. Denne bus risikerer at havne i en kø sammen med bilerne på Limfjordsbroen. Der er brug for en ekstra bro til denne bus. Det tidligere nævnte forslag om at etablere **en enkelt busbane nederst** på en påtænkt gang/cykelbro ved Musikkens Hus vil kunne gøre dette transportmiddel mere attraktivt - også for dem, der benytter Plusbussen på længere stræk f.eks. fra Vodskov mod City Syd.

Konklusion: En god klimamæssig disposition vil være at vælge en østlig, væsentlig billigere Limfjordsforbindelse og samtidig sætte ½ til 1 mia. kr. af til den nævnte bus-bro.

STØJ FRA MOTORVEJ E45

E45 er en af de få motorveje i Danmark, der går tværs igennem et byområde. Støjen herfra er kritisk, og de aktuelle støjværn er ikke tilstrækkelige. Med etablering af en 3. Limfjordsforbindelse står man for så vidt med valget mellem at fordele trafikken og dermed støjen mellem E45 og en Egholm-motorvej eller at fortsætte med at have støjen i en enkelt korridor, hvor den vil stige i pagt med de kommende års trafikstigninger.



Ved fordeling af støjen på to motorveje kan der opnås en nedgang i støjen langs E45 på 1-3 dB, samtidig med, at der etableres en ny støjzone ved Hasseris, hvor støjen bliver 50-58 dB.

Kortet på siden forud, der stammer fra VVM, viser den ændrede støj ved evt. anlæg af en Egholm-motorvej. Det ser nogenlunde tilforladeligt ud, men bemærk at signaturen > 3 dB også dækker over en stigning fra 0 dB til 50-58 dB. Støjen forplanter sig fra de flade Hasseris Enge og ind over byen med vestenvinden. Byen ligger på en højderyg.

Det virker ikke logisk at acceptere en ny støjkorridor som giver 50-58 dB støj til fordel for en nedgang på 1-3 dB langs den nuværende motorvej. Det virker mere logisk at samle støjen, dvs. vælge en østlige løsning og bruge nogle af de penge, der spares herved, til mere effektive støjværn (evt. overdækning af motorvejen på visse strækninger en konstruktion, der rummer solceller). Moderne støjværn kan dæmpe over 3 dB, og man kan komme langt med en halv mia.

Det vil også være logisk at tilbyde nogle af de hårdest ramte ejendomme ekspropriation, hvorefter boligerne kan benyttes til erhverv eller andet, hvor ingen ikke skal opholde sig hele døgnet.

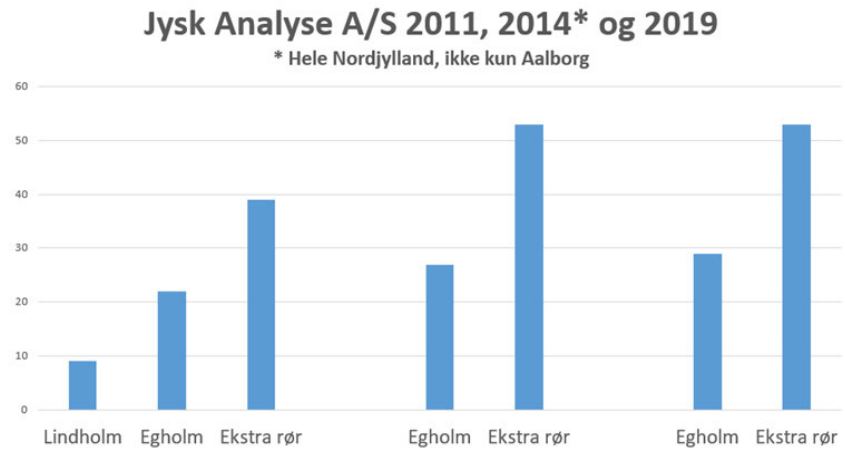
Der er allerede for godt et år siden bevilliget penge til nye støjværn langs en del af E45 ved Aalborg. Ved etablering af disse støjskærme bør man sikre sig muligheden for, at vejen kan udvide til 2x3 spor syd for Fjorden og 2x4 spor nord for Fjorden.

FOLKETINGETS BESLUTNINGSGRUNDLAG

Daværende transportminister Ole Birk Olesen besluttede i 2019, at man ikke skulle tilvejebringe et beslutningsgrundlag til folketinget, der muliggjorde valg af en 3. limfjordsforbindelse i en østlig model. Der blev derfor kun bestilt en opdatering af VVM for linjen via Egholm. Han mente, beslutningen om linjeføringen var endeligt afgjort via et politisk forlig i 2014. Benny Engelbrecht er af samme mening.

Men der foreligger ikke en reel folketingsbeslutning om linjeføringen, hvorfor det er kritisabelt, at disse transportministre alene vil give folketinget mulighed for at vælge den vestlige linjeføring. Der er tale om en væsentlig sag til mange mia. kr., den må høre til i folketinget!

Der er desuden et **stort flertal i befolkningen i Aalborg / Nordjylland for en østlig linjeføring,** hvis man skal tro en række meningsmålinger om sagen. Altså modsat flertallet i de politiske organer i Aalborg og Region Nordjylland.



Der bør også gøre indtryk, at der i foråret 2021 blev indgivet hele **7800 høringssvar** ved Vejdirektoratets høring om Egholm-motorvejen. Et særdeles stort flertal af disse 7800 udtrykte ønske om, at motorvejen via Egholm helt droppes.

STATEN KAN SPARE MANGE MIA. KR.

De seneste oplæg til østlige linjeføringer er anslået til at koste **4 mia.** (ekstra rør) eller **4,5 mia.** (Citytunnel), hvilket er **2,5 til 3 mia. billigere** end prisen på en motorvej via Egholm.

Med jævne mellemrum møder man den holdning, at det er smart, at vi i Nordjylland kræver en vestlig Limfjordsforbindelse. For så kan vi bare kræve en østlig bagefter, hvis der opstår trafikprop igen. På den måde får vi 11-12 mia. overført fra staten i stedet for 7 mia., og staten har derved betalt en vestlig omfartsvej for byen.

Merprisen kan altså risikere at blive **7 mia.** hvis staten vælger vest før øst**.**

Til de 7 mia. skal muligvis lægges **½ - 1 mia.**, hvis man efter at have etableret Egholm-forbindelsen og oplever fortsat trængsel vil forsøge at mindske dette ved at forlænge Egholmmotorvejen over mod E45 (Frederikshavnsmotorvejen). I det aktuelle projekt er Egholmforbindelsen kun koblet på E39 (Hirtshalsmotorvejen). Dette udsætter dog kun problemet i få år.

Fra de 7 mia. skal muligvis trækkes **1 – 1½ mia**. til en PlusBus bro og ekstra støjafskærmning langs E45 jævnfør ovennævnte forslag.

Med en østlig linjeføring sparer man mange mia. kr., man sikrer bedre trafikal afvikling, man undgår et nyt støjproblem langs vestsiden af Aalborg, man undgår at føre en motorvej igennem en lang række bynære naturområder, man undgår at skabe problemer for truede dyrearter, man undgår en masse ekspropriationer, og man undgår problemer med asbest og drikkevandsforsyning, man vælger den løsning, der har størst opbakning i befolkningen - listen er lang.

Folketinget må vise rettidig omhu og genoverveje linjeføringen. Hovedformålet med loven opfyldes ikke, når man **hverken opnår den ønskede trafikale effekt** eller **den optimale sikkerhed mod kødannelser** ved valg af den vestlige linjeføring.

Når en østlig model foreslået af kompetente fagfolk angiveligt vil løse disse opgaver bedre og koster flere milliarder mindre, **bør folketinget kræve, at denne model undersøges,** inden der foretages nærmere.

Denne tekst er forfattet af Anders Wested, [redacted].

Den kan frit benyttes af andre som høringssvar.

Til folketingsmedlemmerne

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet nu har gjort deres arbejde og lavet de tekniske undersøgelser og udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Alt sammen oplysninger, som I som folketingsmedlemmer skal sætte jer ind i og forholde jer til. Egholmlinjen har store konsekvenser i forhold til de få trafikale fordele, som løsningen giver.

Det drejer sig om følgende konsekvenser for både miljø og samfund i det store og for lokalsamfundet i Aalborg Kommune:

1. Konsekvenser i forhold til de ramte drikkevandsområder
2. Asbestforurening ved arbejdet omkring Egholmlinjen
3. Støjforurening, der påføres endnu flere beboelser end tidligere omkring Aalborg
4. Derudover kan nævnes de demokratiske udfordringer med både VVM undersøgelsen og den nye anlægslov.

1. Konsekvenser for drikkevandsområderne

Egholmlinjen løber gennem intet mindre end 2 store drikkevandsområder i Aalborg Kommune. Alene ved Drastrup Enge syd for Limfjorden findes 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Ideen om at føre en motorvej, der skal bygges i engområde med højtstående grundvand til drikkevand forekommer helt forkert i en tid, hvor vi forsøger at beskytte både miljø og klima. En tid, hvor vi ved, at rent drikkevand vil blive en mangelvare i fremtiden.

Det kan ikke undgås, at en motorvej vil blive en kilde til forurening i et sådant drikkevandsområde. Dette vil allerede blive et problem i anlægsfasen.

2. Asbestforurening

Efter VVM undersøgelsens færdiggørelse er det desuden kommet frem ved lokale borgere og forskeres arbejde, at Egholmlinjen løber direkte gennem flere asbestdepoter i Aalborg området. Det drejer sig om de tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv, som man vil grave op og derved udsætte kommunens borgere for asbestpåvirkninger igen. Dette endda uden at have undersøgt effekten – både den individuelle for borgernes helbred som den økonomiske udgift. Disse asbestdepoter vil helt klart give en større økonomisk udgift og derved øge prisen for motorvejen.

Motorvejen var knapt samfundsøkonomisk rentabel i VVM undersøgelsen. Dette vil ikke blive forbedret med ovenstående udfordringer.

Endnu engang en grund til at se på både klima- og samfundsmæssige påvirkninger af Egholmlinjen.

3. Støjforurening

Et stort problem med Egholmlinjen er også den påførte støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg Kommune.

Egholmlinjen ligger på den vestlige side af Aalborg. Byen bliver på den måde omkranset af to motorveje, der vil ødelægge mange tusind borgeres liv med støj og forurening. Dette kan løses på andre måder fx med den alternative 'Bypass tunnel'-løsning, der også er billigere. Man vil derfor kunne bruge penge på at lave bedre støjmursløsninger for de borgere, der allerede nu bliver ramt at støj fra den nuværende motorvej.

4. Demokratiske problemer med Anlægsloven

VVM undersøgelsen har kun undersøgt ét alternativ – nemlig Egholmlinjen – og ikke nogle af de andre alternativer, der findes som fx 'Bypass-tunnelen' (et 3. rør) med reversibel trafik. Derfor har undersøgelsen ikke kunnet forhold sig objektivt til flere løsninger.

Anlægsloven lægger desuden op til, at Transportministeren ikke skal overholde lovningen, men helt alene selv 'varetage dens hensyn'. På den måde bliver borgerne frataget deres muligheder for at få efterprøvet, om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Transportministeren foreslår, at borgernes klageadgange generelt bliver fjernet. Vi beder jer som Folketingsmedlemmer om at sørge for, at borgernes demokratiske rettigheder bliver overholdt, og der bliver passet på rammerne for retsstaten.

Jeg vil derfor opfordre Folketingsmedlemmerne til at afvise Egholmlinjen og henvise Aalborg Kommune til i samarbejde med Vejdirektoratet at finde en bedre måde at løse myldretidstrafikken ved Limfjordstunnellen på.

Derudover vil jeg opfordre til, at Folketingsmedlemmerne fastholder, at Transportministeren skal respektere borgernes demokratiske rettigheder til klager og efterprøvelse af beslutningerne. Derfor kan Anlægsloven naturligvis ikke vedtages i sin nuværende form.

Venlig hilsen

Ula Wolfsen

Aalborg 1.1.2022

Indsigelse mod udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

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

1. **Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko**

Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.

På nuværende tidspunkt leverer boringerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres " Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes boringer ligger i byområder og det må forventes at disse boringer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på boringerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.

I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.

I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne.[Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]

Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].
Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.

Se endvidere: "Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse" Miljøministeriet, 2013

Aalborg 1.1.2022

2. **Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer**

Ifølge den nyeste VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse kommer blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB L_{den}. Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB L_{den} og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 59 dB L_{den} er, ved man stadig ikke med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB L_{den}, er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede version af VVM redegørelsen, dateret 2021, er angivet til 3,3 % pro anno for det oprindelige forslag og 3,5 % pro anno, hvis en af vejdirektoratet foreslået revideret løsning af den vestlige motorvejs sammenfletning med E45 ved Svenstrup, tages i regning.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller.

En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelsatning. Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørtende nærvedliggende badestrand bilve støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekrative sti til "verdens ende", blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.

Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Med venlig Hilsen

Ulla Rasmussen

De fleste - men ikke alle - borgere og virksomheder ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, men ikke med den vedtagne linjeføring via Egholm. Flere opinionsundersøgelser i befolkningen har gennem årene vist det samme; nemlig et flertal *imod* Egholmlinjen. Alligevel er den reelle, saglige, inkluderende, visionære og fremtidssikrende debat udeblevet.

Efter mange år genåbnes pludselig diskussionen om den 3. Limfjordsforbindelse. På den dene side laves klimaplaner for begrænse CO2, på den anden side prøver politikerne ikke at begrænse mere trafik. Det passer ikke sammen. Og den hastighed, hvormed planen ønskes at føre igennem, udelukker, at den almindelige borger har haft mulighed for at sætte sig ind i konsekvenserne for denne vejføring. På trods af det skrev mange borgere et høringssvar. Denne store mængde høringssvar var kulminationen på års frustrationer og en særdeles mangelfuld VVM-proces. Bl.a. med en VVM-redegørelse, der helt usædvanligt ikke medtager alternativer til Eholmmotor-vejen, vel og mærke alternativer, der findes mange af, men ikke en eneste af disse er blevet undersøgt.

Så pludselig om eftermiddagen, fredag den 3. december 2021 bliver der gjort opmærksom på, at en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse er blevet sendt i høring. En høringsfase hen over julen med svarfrist den 2. januar 2022. Den korte deadline og timingen virker påfaldende. Og i min optik en **udemokratisk proces.**

Meget belejligt får Aalborgs nye byråd ikke mulighed for at drøfte sagen, da det tiltræder blot dagen forinden. Et byråd, der ellers netop har fået mere end en fordobling af mandater i en koalition af modstandere af linjeføringen over Egholm.

Der er mange grunde til, at Eghomlm forbindelsen må blive en ”ommer”. For mit vedkommende er jeg meget interesseret i de sundhedsmæssige og miljømæssige påvirkninger en Egholmforbindelse vil medføre.

Byerne har fået til opgave, at stille såkaldte **Stilleområder** til rådighed for borgerne Stilleområder er områder i byer som er forholdsvis stille som parker eller kirkegårde, eller områder i det **åbne land hvor naturens egne lyde dominerer**. Stilleområder kan tilbyde byens borgere en pause fra byens larm. Kommuner har mulighed for at udpege stilleområder.

Sådan et område er Drastrup Enge, og i særdeleshed Egholm. Her kan man høre køerne grasse. En mulighed for stillhed i nærheden af bymidten. Dvs. nærheden gør, at **folk uden bil** kan benytte sig af denne mulighed.

Den trafikmæssige støjbelastning vil ikke ændres pga. El-biler, da det er dækkene der larmer. En vedvarende larm, der medfører, ifølge mange undersøgelser, bl.a. **WHO, en sundhedsmæssig belastning.** Forhøjet Blodtryk, forøget puls, stress, diabetis, dårligere søvn, endda demens (stressreaktion i hjernen). Der foreligger efterhånden mange beregninger mht. hvad dette betyder for sundhedsomkostninger. Det er uanstændigt, med den viden der eksisterer **(se miljøstyrelsens Portal),** at udsætte sine borgere for denne belastning. Motorvejen løber flere steder på bropiller, dvs. der er ikke mulighed for at etablere støjskærme. Vestenvinden bærer trafikstøjen direkte ind i folks boliger/haver.

Motorvejen forløber gennem et vådområde. Kommunen ønsker at beskytte dem. Men asfaltering, udgravning til betonpiller/broer virker ikke som en beskyttelse. Dertil kommer, at **microplasten** fra dækkene direkte falder ned på vådområderne. Altså en vedvarende, direkte forurening. Endvidere er astbestproblematikken ikke blevet belyst. Nærmere er den forsøgt at blive skjult.

Konklusion. En udemokratisk proces for en linieføring, der vil medføre sundhedsmæssige belastninger for mange Aalborgensere, samt forurening af følsomme vådområder.

Med venlig hilsen

Ute Will Kristensen

Vejdirektoratet

Vestbyens Samråd
Mail: samraadet@VESTBYEN.nu

Aalborg den 30.12. 2021

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm

Miljø

Regeringen offentliggjorde sit klimaprogram i 2020, som den er forpligtet til via klimaloven. Programmet viser, at det er muligt at nå målet om en 70 procents drivhusgasreduktion i 2030. Man vedtog samtidig, at Klima og miljø skal fylde mere i de samfundsøkonomiske regnemetoder og dermed have en større rolle i forhandlingerne om en tiårig infrastrukturplan.

De samfundsøkonomiske beregninger vil derfor se helt anderledes ud, når vægtningen af klimaet og miljøet får en større betydning ved den samfundsøkonomiske beregning af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vestbyens Samråd mener, at regeringen ikke har efterlevet sin egen politik ved at vægte klima og miljø højere. For Vestbyens Samråd er der ingen tvivl om, at en revision af regnemodellen vil ændre på vej- og baneinvesteringerne.

Ifølge Henrik Gudmundsson, der er seniorkonsulent i tænketanken Concito, har især de store projekter nemlig en særdeles mærkbar klimaeffekt. Eksempelvis vil byggeriet af den tredje Limfjordsforbindelse medføre en CO2-udledning, der svarer til knap 2 procent af transportsektorens årlige udledninger. (kilde ingeniøren 4. marts 2020)

Der er andre klima- og trængselshensyn, regeringen ligeledes ikke har taget stilling til, nemlig den stigende trafik ind gennem Aalborg via fx Peder Grams Gade og Annebergvej. Støj og miljø reducerer nemlig folks levetidsalder. Tilsvarende forhold gør sig gældende nord for fjorden ved de frakørselsveje, man vil lede trafikken af.

Vejplan

Aalborg by har allerede i dag utallige afkørsler fra motorvejen:

Syd for fjorden Rørdalsvej, Øster Uttrupvej, Humlebakken, Universitetsboulevarden, Egnsplanvej, og Hobrovej.

Nord for fjorden Østergade, Forbindelsesvejen, Hirtshalsmotorvejen, Thistedgrenen, Bøgildsmindevej, Lerbækvej, Halsvej, Vodskovvej, Lyngdrupvej.

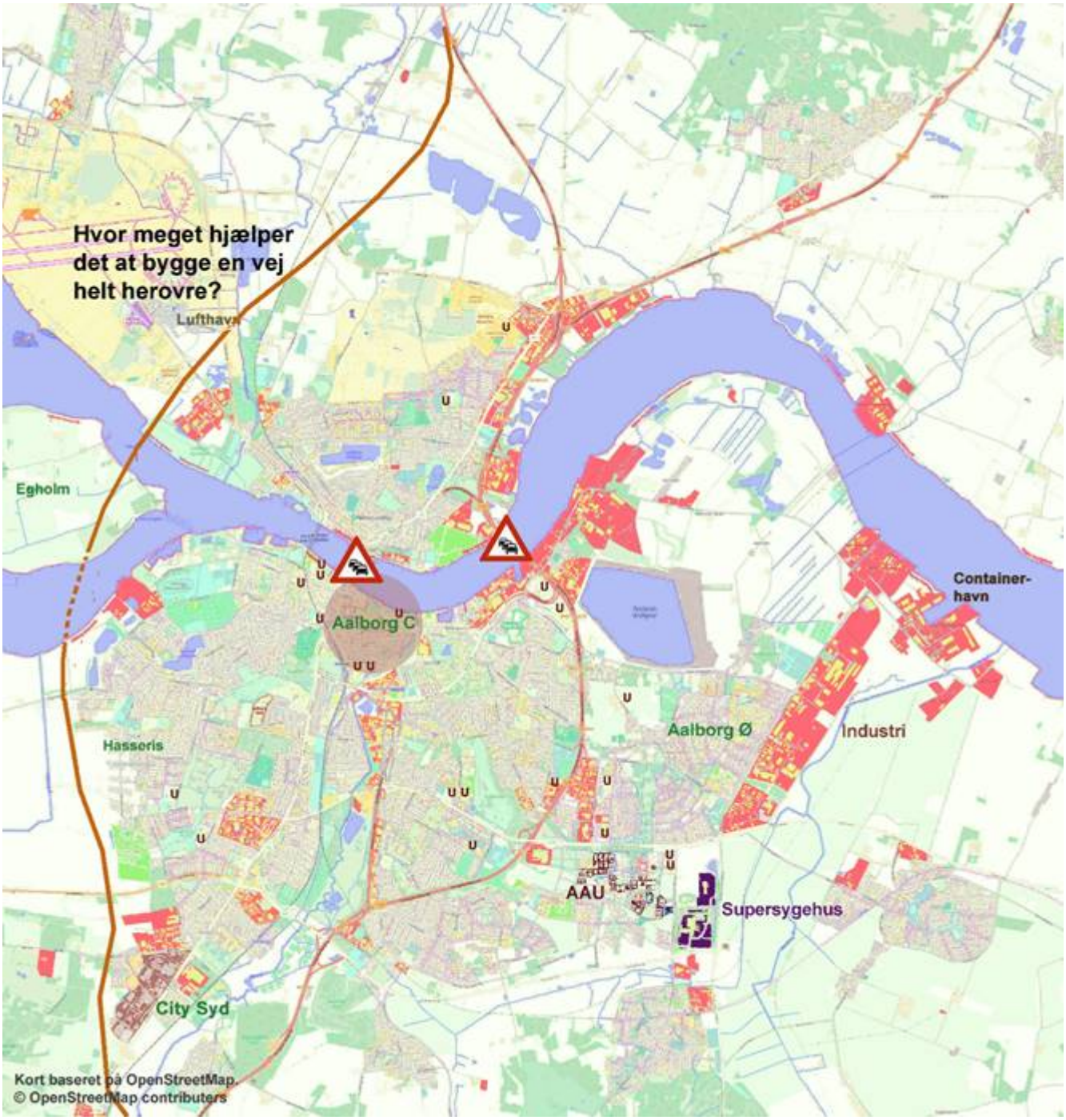
Med forslaget til den 3. Limfjordsforbindelse får man yderligere 5 afkørsler. Til sammenligning med Århus by, som har 4 afkørsler fra motorvejen.

Hertil kommer den planlagte tilslutning til Hirtshalsmotorvejen, som betyder en minimal trængselsforbedring af Limfjordstunnellen.

Planen giver ingen reduktion af trængsel og forurening i Aalborg by, tværtimod!

Udviklingen i Aalborg

I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, containerhavnen, store virksomheder, fragtcentraler og senest regionssygehuset, som bygges i Aalborg Øst og som ikke kan undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nordfra udviklingen af Stigsborg Havnefront med plads til 2000 nye boliger (byudviklingen af det ca. 32,5 ha område) etc. (se kort)



Aalborgs "trafikale midte" i øst-vest aksen ligger i dag ved Limfjordstunnelen, altså hvor E45 krydser fjorden. Ikke ved Limfjordsbroen. I VVM fra 2021 indgår flere kort over Aalborg, som er direkte misvisende, ved at skære en stor del af Aalborgs Øst fra og/eller fremvise industri som om, at der var tale om ubebyggede områder! Sammenlign med kortet oven for.

Vejdirektoratets kort:

Konsekvenser for Vestbyen

Regeringen og kommunen vil sikre og udbygge vores grønne rekreative områder, men udviklingsplanerne går stik i den modsatte retning! Hvor får det grønne og de rekreative områder plads? Der er behov for rekreative arealer i en by som Aalborg, specielt efter den stærke fortætning af byen, som byrådet har gennemført. Det har været tydeligt under Covid 19, hvor behovet for rekreative arealer for Aalborgs borgere, har været stort. I Vestbyen har der været nærmest en folkevandring fra midtbyen, for at komme ud i det grønne. Hen over

sommeren, hvor vi har været frie for den værste epidemi, har Aalborggenserne besøgt Vestbyen i tusindvis.

Egholm ved Aalborg er et umisteligt rekreativt område for Aalborgs indbyggere. Egholm ligger kun fem minutters sejlads fra Vestbyens grønne område, som strækker sig fra Jernbanebroen over Limfjorden og til Mølholm i vest. Det, vi frygter, er, at Vestbyen vil miste de grønne arealer og at det, der bliver tilbage, vil blive betydeligt støjramt.

Peder Skrams Gade

Aalborg Kommune anslår, at trafikken ad Peder Skrams Gade mod øst, vil stige med 50%, hvis motorvejsprojektet gennemføres. Allerede i dag er Peder Skrams Gade så stærkt trafikeret, at skole- og børnehavebørn samt områdets beboere, har svært ved at krydse gaden. Støjniveauet i beboelserne og i de grønne arealer er så stor, at man dårlig kan tale sammen. Der er ingen fodgængerfelter og intet trafiklys til at holde hastigheden nede for bilerne. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, vil yderligere forhindre adgangen til det liv, som udspiller sig langs fjorden, og øge trafikstøjen drastisk.

Allerede i dag, klager Vestbyens beboere i kvarteret over støj fra trafikken, manglende parkeringsmuligheder og en stigende frygt fra børnefamilier over børnenes sikkerhed! Denne frygt vinder stadig stærkere frem. Vestbyens Samråd kæmper for tålelige levevilkår i vores del af byen, og derfor er en trafikforøgelse på 50% stærkt bekymrende. Beboerne helbred er på spil på grund af forøget støj og luftforurening.

Vestbyen Åndehul

Området fra Jernbanebroen til Mølholm er et åndehul for Aalborgs beboere. I området findes flere roklubber, søspejdere, paddelboard brugere, friluftsbad, sejl- og bådeklubber, restauranter mm., som er stærkt besøgt i sommermånederne. Vestbyens Samråd og indbyggerne i bydelen frygter, at den bebudede motorvej vil ødelægge adgangen til fjorden i bydelen.

Aalborg Kommune har – desværre – lovet en medfinansiering af projektet på kr. 600 millioner. Det, mener Vestbyens Samråd, er dels ulovligt og dels uhørt, at en kommune vil medfinansiere et statsligt projekt! Borgerne er ikke blevet hørt, om man synes, det er en god ide at bruge penge fra kommunekassen til at finansiere en 3. Limfjordsforbindelse, som ikke gavner byen. Eller skal man i modsætning hertil, betragte det som en kommunal omfartsvej, som staten så til gengæld ikke skal være med til at finansiere? Dette og andre selvskabte problemer for Aalborgs politikere, gør, at Vestbyens Samråd mener, at Kommunen har mistet al troværdighed i denne sag. Aalborg Kommune vil gerne være "grøn" og fremme "biodiversitet" i kommunen, og det gør man så ved at fremme mere trafik gennem Aalborgs Vestby og ved at ødelægge det sidste grønne åndehul i byen.

Valget af det nye byråd indikerer ligeledes et betydeligt fravalg af den 3 limfjordsforbindelse.

På vegne af Vestbyens Samråd

Lene Rubæk
Formand

Aalborg, d. 30. december 2021

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en tredje limfjordsforbindelse.

Undertegnede vil hermed gerne gøre indsigelse mod udkast til forslag til lov om anlæg af en tredje limfjordsforbindelse via Egholm.

Vi finder, at den foreslåede løsning er meget kostbar, at den indeholder en række væsentlige ulemper og risici for natur, miljø og borgere, og ingen eller få fordele. Det bekymrer os, at udkastet er udarbejdet uden tilbundsgående afsøgning af konkrete, alternative infrastruktur-løsninger, der er dokumenteret mere fordelagtige på alle ovennævnte parametre.

Det foreslåede lovudkast er udarbejdet på baggrund af en række forudsætninger, der ikke længere er til stede. Dermed er det foreslåede projekt ikke længere en reel løsning til det problem, det har til hensigt at løse, og andre foreslåede løsninger er ikke i tilstrækkelig grad taget i betragtning i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget. I særdeleshed tager det foreslåede projekt ikke hensyn til, at udviklingen af Aalborg som byområde både mht. bosætning og erhverv, herunder tung industri, i særlig grad er foregået i byens østlige del, og at det især er trafikken i dette område, der har behov for aflastning.

Anlægsarbejdet i den foreslåede linjeføring vil berøre Aalborgs tre største asbestdepoter og det bekymrer os som naboer til området, at det ikke er godtgjort, at arbejdet vil kunne gennemføres uden spredning af materialet i disse depoter og især fra fjordbundens asbeststøv. Spredning af fjordbundens asbeststøv vil i praksis for os kunne medføre betydelige sundhedsrisici i form af lungevejssygdomme og udvikling af kræftsygdom ved vores brug af anlægget i den nærliggende Vestre Fjordpark, hvor vi er hyppige badegæster.

Som beboere i nærområdet til den foreslåede linjeføring betragter vi det foreslåede projekt som et voldsomt indgreb i et stykke natur, som udgør en stor del af områdets herlighedsværdi. Vi benytter jævnligt de tilgrænsende naturområder, der ikke længere vil være attraktive, hvis projektet gennemføres. Det bymæssige udtryk af Aalborg vil ændre sig kvalitativt og uopretteligt negativt, hvis byen i stedet for at have en motorvej i den ene udkant, får karakter af at være indrammet af to motorveje. Den amerikanske forsker, Richard Florida, har kortlagt karakteristika for byer overalt i verden og i den sammenhæng karakteriseret byer, der er i stand til at tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft. Et af disse karakteristika er attraktive boligområder i attraktive og stille omgivelser. De områder i Aalborg, der bedst opfylder Floridas karakteristika, vil alle være berørt af støjgener og miste væsentlige æstetiske værdier. Det betyder, at Aalborg ikke længere vil kunne forvente at tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft i samme omfang.

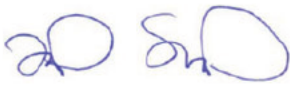
Danmark er i forvejen et land, der er meget plaget af lydgener fra trafikstøj. Sammenlignet med f.eks. vores naboland, Tyskland, er mere end en dobbelt så stor andel af befolkningen plaget af støj over den sundhedsskadelige grænse. Dette giver en række sundhedsudfordringer, inklusive en signifikant overdødelighed. Hvor Tyskland i en længere årrække har arbejdet målrettet på nedbringelse af støjrelateret overdødelighed, er Danmark gået i modsat retning. Blandt alle

boligområder i Danmark er Aalborg det mest støjplagede. En løsning baseret på ekstra tunnelrør for en lavere pris kunne implementeres således at nettoeffekten var en samlet reduktion i støjbelastning. I modsætning vil en løsning baseret på en Egholm-forbindelse mere end fordoble antallet af borgere berørt af sundhedsskadelig støjbelastning. På grund af topografien vil støjdæmpende foranstaltninger ikke kunne forventes at have nævneværdig effekt.

Økonomisk forekommer det bizart at lade skatteyderne betale et uhyre stort beløb for et projekt, der kun i begrænset omfang aflaster de to eksisterende forbindelser, hvor f.eks. en østlig forbindelse kombineret med intelligent trafikstyring vil kunne levere en fuld aflastning til et langt lavere beløb, forventeligt langt under halvdelen af omkostningerne for en vestlig forbindelse.

Endelig vil vi gerne påpege, at behovet for en 3. Limfjordsforbindelse baserer sig på prognoser, der forudsiger udbygning af privatbilisme og vejtransport. Samtidig er det velkendt, at udbygning af vejnettet i sig selv vil føre til øget trafik. I de senere år har der været øget fokus på udbygning af kollektiv trafik samtidig med, at corona-krisen har vist, at hjemmearbejde forventeligt vil blive langt mere dominerende fremadrettet. Det foreslåede projekt går i modsat retning, og harmonerer desuden ikke med de klimamål, som Folketinget vedtog i 2019 med et betydeligt flertal.

Med venlig hilsen,



Vibeke og Jakob Stoustrup
[redacted]

Nej Tak Til tredje Limfjordsforbindelse via Egholm

Jeg vil på det kraftigste opfordre politikerne til at stemme nej til en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby. Jeg er alvorligt bange for de store konsekvenser, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys.

Der er foreslået andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass-tunnelen), eller at lave en Citytunnel eller en Ådals-tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Støjproblemer er vi meget bekymret for, da vi bor i Dall villaby. Vi har boede i Dall villaby i 25 år, støjen er bare være som årerene er gået, på grund af øget hastighed på motorvejen. Byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på Dall villaby, bliver vores by klemt inde mellem to støjende motorveje, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

Man ved, at der er store sundhedsmæssige risici forbundet med en kontinuerligt støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang. Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg. Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Venlig Hilsen
Vivi Bast

Skandaler i det offentlige:

- IC 4
- Amanda, Arbejdsmarkedsstyrelsen
- Ejendomsvurderingen
- Skandalen om udbytteskat
- Sundhedsplatformen
- Bispebuen
- Støj fra motorveje omkring Odense og Silkeborg
- Egholmmotorvejen ?
-

Den sidste skandale bliver forhåbentlig aldrig virkelighed.

Modstanden mod en motorvej i Egholm-linien er massiv blandt borgere i Aalborg kommune.

53 % er imod Egholmforbindelsen

29 % er for.

Undersøgelse foretaget af Jysk Analyse A/S i året 2019.

I det følgende behandles problemer ved en Egholmmotorvej.

- Trafikmønstre
- Støj
- Problemet Borgmester Thomas Kastrup Larsen
- Problemet Transportminister Benny Engelbrecht

Se i øvrigt:

nejtilegholmmotorvej.dk
Borgerbevægelsen og

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen - Facebook

Trafikmønstre:

Problemet ved Bouet i morgentrafikken:

Der hvor E39 og E45 flyder sammen opstår problemer med kødannelse.
Her bliver 4 vejbaner til 3 vejbaner.

Løsning: Lad trafikken fra E39 flette ind i éet spor.Der er en info-portal over E39 i forvejen.Herfra kan trafikken nemt styres til at køre ind i eet spor.
Nu vil trafikken fra E39 nemt føje sig til trafikken der kommer ad E45.

Udgift: Lidt omprogrammering af info-tavlerne over E39.

Længere fremme vil en City-tunnel i nærheden af den eksisterende tunnel aflaste med 50% således at fjerntrafikken sydover får rigelig plads i den eksisterende tunnel.

I øvrigt: Uanset hvor mange tunneller man bygger, vil der også fremover kunne tages billeder af trafik der er gået i stå.

Så længe bilister kører for hurtigt og for tæt vil der ske uheld i tunnellerne med deraf følgende trafikkaos.

Men alt andet lige vil en City-tunnel være den bedste livline ved uheld.

Egholmforbindelsen har den indbyggede fejl, at den kun fanger trafik til og fra E39 Brønderslev- Hjørring-Hirtshals.

Ydermere vil en del af denne trafik morgen og eftermiddag søge til og fra Aalborg centrum. Dette vil medføre øst/vest tværkørsel i Aalborg Vestbys gader, der slet ikke er beregnet til et sådant trafikmønster.

En bedre løsning er den foreslåede City-tunnel i nærheden af den eksisterende tunnel.
Se forslag af trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, AAU,civilingeniør.

Jeg forventer at Vejdirektoratet igangsætter en VVM på dette forslag !

Støj:

Politiker-beslutningen om en motorvej over Egholm skal droppes !

Hvad der måske tager et par timer at beslutte, skal Aalborgs borgere leve med resten af deres liv.

53 % af Aalborgs borgere er imod en motorvej i Egholm-linien.

Uden tvivl vil de der er fortalere for en motorvej over Egholm blive overrasket over hvor meget den kommer til at støje.

Havde vi da bare vidst……men så er det for sent.

Jeg bor selv 1 km øst for E39 og jeg siger jer.. det støjer.

Nord for fjorden er Egholmmotorvejen planlagt til at skulle føres over 2 forskellige jernbanestrækninger (Vendsysselbanen og Lufthavnssporet) i 10 meters højde.Dernæst over en vejbro og videre over Egholm ligeledes i flere meters højde.

Det kommer til at støje helt vildt !

Egholm besøges årligt af 130.000 gæster. De vil blive chokeret over at nogen vil kunne finde på at anlægge en motorvej lige dér.

Væk er Egholm som udflugtsmål. Der kommer ikke 130.000 årligt besøgende for at se og høre på en støjende motorvej.

Og prøv at tænke på turister der besøger et ”Hot spot” som Lindholm Høje.

Nedenfor vil en Egholmmotorvej drøne forbi i 10 meters højde.

Det er vildt !

Syd for fjorden vil en Egholmmotorvej sprede støj ud over Hasseris-enge fra en 3 meter høj vejdæmning.

Længere sydpå vil denne forfærdelige motorvej sprede støj ind over Dall Villaby, hvor den fremherskende vestenvind vil bære utålelig støj ind over bebyggelsen.

Altså en Egholmmotorvej vil pakke Nørresundby og Aalborg ind i en utålelig mængde støj.

Der er kun én vej. Lad fornuften råde.

Vælg en en City-tunnel-løsning !

Egholmmotorvejen vil være en skandale og en katastrofe !

Problemet borgmester Thomas Kastrup Larsen

Oprindelig var Thomas Kastrup Larsen imod en vestforbindelse og havde alle argumenter for at det ikke skulle være en vestforbindelse.

Argumenter der stadig gælder.

Han havde også argumenterne for at et ekstra østligt rør var den rigtige løsning.

Argumenter der stadig gælder.

Så hvad er der sket ?

Er det fordi borgmesteren er blevet formand for Aalborg Lufthavn ?

Har han fået armen vredet om af udefra kommende kræfter ?

Vi ved det ikke.

I mellemtiden er der opstået konstruktioner, der måske ligger udenfor rammen af hvad der er helt legitimt.

F.eks. Aalborg Alliancen, der favoriserer virksomheder, der tilslutter sig denne, men hvor det underliggende tema er at de dermed tilslutter sig idéen om en Egholmmotorvej.

Flere firmaer har meldt sig ud igen, efter at de blev klar over det ”der stod med småt”.

Så er der idéen om at Aalborg Kommune, d.v.s. borgerne, betaler 600 millioner kroner til Egholmprojektet.
Det er vist aldrig sket før at en kommune faldbyder sig til et statsprojekt.
Er det i det hele taget lovligt ?

Det er i hvertfald en hån mod de borgere der ønsker sig en anden løsning, som f.eks. en City-tunnel placeret i nærheden af den eksisterende tunnel.

Lad fornuften råde og drop Egholmmotorvejen.

Lav i stedet en opdateret VVM på en City-tunnel, der vil aflaste trafikken dér hvor der er brug for det, og til den halve pris.

Problemet Transportminister Benny Engelbrecht

Han ønsker fremdrift for den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Hvordan var det lige med Titanic ?

Titanic var også i fremdrift da det ramte isbjerget og dermed katastrofen.

På sammen måde vil fremdrift mod en Egholmmotorvej være en kurs imod en miljøkatastrofe for mennesker, dyr og havmiljø.

Socialdemokratiet har mistet 5 mandater i Aalborg byråd. Dette er kun begyndelsen.

Socialdemokratiet kan på landsplan imødesé en tilbagegang ved næste folketingsvalg blandt andet p.g.a. en transportminister, der i den grad mangler lydhørhed over for dét et flertal af borgerne ønsker.
Og nu vil han oven i købet begrænse eller helt fjerne klageadgang.

”Når mennesker med magt holder op med at lytte, er det på tide at skifte dem ud” !

Citat af Astrid Lindgren

Indsendt af William D. Christensen

Aalborg Forsyning
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby

Vejdirektoratet

Dato: 08.04.2021
Sagsnr.: 2021-024199
Dok. nr.: 2021-024199-2
Telefon: 9982 8299
Initialer: PSJ

Høringssvar til VVM-redegørelse for 3. Limfjordsforbindelse fra Aalborg Forsyning, Vand A/S

I forbindelse med myndighedernes kortlægning af vandressourcerne er der omkring Egholmlinjen udlagt områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), områder med drikkevandsinteresser (OD) og øvrige områder, der har begrænsede drikkevandsinteresser. Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttet fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at Vejdirektoratet ved fastsættelse af linjeføringen har afvejet hensynet til drikkevandsboringerne i Drastrup med støj i Sofiendal Enge og Hasseris Enge.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at det fremgår af VVM-materialet, at Miljøkonsekvensrapporten indeholder en omfattende gennemgang af de faktiske grundvandsforhold og grundvandsinteresser langs den 3. Limfjordsforbindelse samt tiltag til beskyttelse af grundvandsressourcen. Aalborg Vand A/S indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet i detailprojekteringsfasen om udformningen af afkørselsanlægget ved Ny Nibevej for at sikre, at afkørselsanlægget udformes så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup beskyttes bedst muligt.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at det af VVM-materialet fremgår, at vejvand opsamles i sårbare områder i et lukket og tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til nedsivning udenfor de sårbare områder eller udledes til recipienter. Uden for de sårbare områder nedsives eller udledes til vandområder i overensstemmelse med de vilkår, der stilles i nedsivnings- og udledningstilladelser efter den gældende lovgivning.

Aalborg Vand A/S konstaterer, at der i VVM- materialet lægges op til overvågning af mængden og kvaliteten af grundvandet både i anlægs- og driftsfasen, hvilket er en fordel af hensyn til den fortsatte drift af de berørte vandværker og de tilknyttede vandindvindingsboringer. Aalborg Vand A/S indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet omkring dette.

Ved etablering af Egholmlinjen vil der ske en permanent arealinddragelse, som bl.a. omfatter landbrugsarealer, boliger, erhvervsejendomme og naturområder, herunder områder hvor grundvandet er beskyttet.

Venlig hilsen

Lasse Frimand Jensen
Bestyrelsesformand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

Aalborg Forsyning
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby

Vejdirektoratet

Niels Fejer Christiansen
nfc@vd.dk

Dato: 31.12.2021
Sagsnr.: 2021-4930
Dok. nr.: 2021-49308-747615
Telefon: 9982 8299
Initialer: PSJ

Høringssvar til
Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratet har den 3. december 2021 offentliggjort Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget er i høring indtil 2. januar 2022.

Regeringen har besluttet, at der i februar 2022 skal fremsættes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Den igangværende eksterne høring er et led i en kæde af lovforberedende arbejde. Loven forventes at træde i kraft den 1. juli 2022.

Aalborg Forsyning har læst lovforslaget og har følgende bemærkninger:

Flytning og omlægning af ledninger
Aalborg Forsyning har en betydelig mængde ledninger, der på den ene eller anden måde bliver berørt af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Flytning og omlægning af ledninger har betydelige økonomiske konsekvenser, hvorfor det er relevant at få fuld klarhed over ansvar for udgifterne. Det skal fremgå tydeligt af lovforslaget, at Aalborg Forsyning ikke skal betale for flytning og omlægning af ledninger på egen grund, svarende til gældende retspraksis. Aalborg Forsyning indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet herom.

Ligeledes er det væsentlig for Aalborg Forsyning at få afdækket, hvem der er ansvarlig for udgifterne ved eventuel omlægning af forsyningsledningerne til Egholm, idet der dels mangler retspraksis vedr. gæsteprincippet for ledninger på søterritoriet, dels er flere ledningsejere. Aalborg Forsyning indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet herom.

Beskyttede arealer og rådighedsindskrænkninger
Aalborg Forsyning har en vigtig kildeplads til indvinding af drikkevand i Drastrup. Gennem Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg har Aalborg Forsyning betalt erstatning til grundejerne for rådighedsindskrænkningerne på primært landbrugsarealer. Deklarationerne er visse steder tinglyst som følge af et kommunalt pålæg efter MBL § 26a. Disse tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevandet er ikke nævnt i lovforslaget, hvilket de efter Aalborg Forsynings vurdering bør være, idet Aalborg Forsyning har betalt en betydelig erstatning til grundejerne for at acceptere rådighedsindskrænkningen. Aalborg Forsyning mener desuden, at tabet af disse rådighedsindskrænkninger skal kompenseres.

Rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi, og derfor mener Aalborg Forsyning, at forsyningen bør sidestilles med grundejerne i området og indgå som part for de enkelte ejendomme på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, moniteringsprojekter mv.

Det er Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg, der er påtaleberettiget på de tinglyste deklarationer og dermed rette vedkomne i relation til rådighedsindskrænkninger.

Monitering og sikring af drikkevandskvaliteten
Aalborg Forsyning mener, at forsyningen bør nævnes i lovforslaget under "Planforhold". Opretholdelse af kloakeringsforhold, varmeforsyning og forsyning af drikkevand er vigtige emner, der skal berøres under "*Befolkning og menneskers sundhed*". Det er blevet en selvfølge, at forsyningen er driftssikker og leverer til borgerne, men det kræver, at der er fokus på forsyningssikkerhed, hvorfor det bør nævnes i lovforslaget.

Med baggrund i forsyningssikkerheden og fastholdelse af driften bør Aalborg Forsyning sidestilles med grundejerne i området, således at der sikres bedre muligheder for at minimere påvirkninger af indvindingen herunder drøftelser om tilslutningsanlæg (fastholdelse af krav om B-anlæg) og inddragelse i detailprojekteringsfasen.

Aalborg Vand A/S fastholder som tidligere angivet i høringssvar til Vejdirektoratet, at forsyningen gerne går i dialog med Vejdirektoratet, bl.a. om overvågning af mængden og kvaliteten af grundvand både i anlægs- og driftsfasen samt om udformningen af tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej for at sikre, at tilslutningsanlægget udformes, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup beskyttes bedst muligt.

Aalborg Forsyning noterer sig med tilfredshed, at Vejdirektoratet skriver:

"*Der kan med fordel etableres et moniteringsprogram på et tidligt tidspunkt*". "*Programmet kan benyttes til at fastlægge designkriterier, styring af grundvandskontrol under udførelsen og til dokumentation af, at anlægsarbejdet ikke har påvirket forholdene ud over det acceptable i anlægs- og efterfølgende i driftsfasen*".

Det bør fremgå af lovforslaget, at Aalborg Forsyning skal være part i og en del af denne proces, hvorfor forsyningen skal inddrages meget tidligt i detailfasen.

Øvrige bemærkninger
Som fremlagt i tidligere høringssvar til Vejdirektoratet opfordrer Aalborg Vand A/S til, at der i detailfasen tages særligt højde for afstanden mellem motorvej og drikkevandsboringer. Aalborg Forsyning indgår gerne i dialog og har tidligere foreslået B-anlæg som rampeløsning for både tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej syd for Limfjorden og ved Høvejen nord for Limfjorden.

Det er vigtigt for Aalborg Forsyning at nævne, at på arealerne med tinglyste dyrkningsdeklarationer må der ikke anvendes eller håndteres miljøfremmede stoffer herunder pesticider, og der må ikke tilføres gødning, og der må ikke tilføres stoffer ude fra. Det er værd at bemærke i forbindelse med anlægsfasen.

I lovforslaget står, at "*Alle skove i undersøgelsesområdet har karakter af plantager"*. En stor andel af den berørte skov er opført som grundvandsbeskyttende tiltag inden for de sidste 30 år. Der bør derfor som erstatning for "grundvandsskov" findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen.

Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde. Hvis det vælges at pålægge vejbyggelinjer efter anlæg af motorvejen, jf. lovforslaget bør der allerede på nuværende tidspunkt tages særlige hensyn til Aalborg Forsynings anlæg og ledninger, som kommer til at ligge meget tæt på eller i berøring med motorvejsanlægget.

Lasse Frimand Jensen	Lasse P. N. Olsen	Søren Gais Kjeldsen
Bestyrelsesformand	Bestyrelsesformand	Direktør
Aalborg Forsyning, Vand A/S	Aalborg Forsyning, Energi A/S	Aalborg Forsyning

_Éëä íåâåÖëÇçâì ã Éåí _óêž ÇÉí

j Ì ÇÉí=ÇÉå=NPKNOKOMON

%ÄÉå

mì åâí=OQK

eÌ êáåÖ=~Ñ=cçêëä~Ö=íáä=i çî=çã =~åä¦ Ö=~ÑÉå=PKÉ ãã ÑçêÇçÑçêÄáåÇÉäëÉ

OMONJMNRPTUæ

_óJ=çÖ=i ~åÇëâ~Äëì Çî ~äÖÉí=çÖ=j áäàJ=çÖ=bå ÉêÖá Çî ~äÖÉí=åÇëí áäáÉë=~í=Äóêž ÇÉí=Öç ÇâÉåÇÉê=^ ~äÄçêÖ hçã ã ì åÉë=Üì êáåÖëëî ~êáÉ=s ÉåÇáÉâíçê~íÉíK

_óJ=çÖ=i ~åÇëâ~Äëì Çî ~äÖÉí WmÉê= ä~ì ëÉå=â~å=**áââÉ=~åÄÉÑ~äÉ=**åÇëí áääáåÖÉåK

e~åë=e Éåêáâ=e Éåêáâ=ëÉå=i ~êëÉ ~î ¦ êÉåÇÉK

j áäàJ=çÖ=bå ÉêÖá Çî ~äÖÉí W^e~ëëÉ=mK=K ä=ëÉå=çÖ=i ~êë=mÉíÉêëÉå=c áëâ=i ~êÑÉ~î ¦ êÉåÇÉK

j ~Öåì ë=i ~êëÉå=~åÄÉÑ~äÉê=åÇëí áääáåÖÉåK

i ~ëëÉ=mK=K ä=ëÉå=çÖ=gÌ êÖÉå=e Éåå=â~å=**áââÉ=~åÄÉÑ~äÉ=**åÇëí áääáåÖÉåK

e~åë=e Éåêáâ=e Éåêáâ=ëÉå=i ~êëÉ ~î ¦ êÉåÇÉK

_Éëä íåáåÖW

_ÉÜ~åÇäÉí=çã =ëì åâí=PK

båÜÉÇëäáëíÉå=Äóêž ÇëÖá ééÉ=Ü~êÑÉã =ëÉåÇí=Ñì äÇÉåÇÉ=Ñ ì åÇáÖÉ=ëÉÇä~ÖW

f=Ñì ëíÉ=~Ñ=åá=ÇÖ ê=OK=Ñ ¦ íåáåÖ=s áÉ=çÖ=~ÇÉ=Ñ ê K

PK=~Ñ=åá=ÇÖ ê=çÖ=ëí~íÉë=~Ñ=Ñ ì ÇÉåÇÉK

^ ~äÄçêÖ=hçã ã ì åÉ=Ñ åëâÉê=~íÄÉÜçäÇÉ=ÇÉ=ã óåÇáÖÜÉÇëçéÖ~îÉêI=ëçã =çã ã ì åÉå=Ü~ê=Ñ ì ä ÇÉ=ÉâëáëíÉêÉåÇÉ äçî Öáî åáåÖ=çÖ=çéÖ~îÉêåÉ=áÑ ÇÉ=ÉÇ=çÖ=~ÇÉ= âÉ=çÖ ÉÇÉëíç=éÜçéÖ~ÉÉêÄ ^ ~äÄçêÖ=hçã ã ì åÉ=Ñ åëâÉê=çÖ ì=~ÇÉ=ÑçêÉäÉÖÖÉ=Çá=åÉ=ëçã=åÉ=ä~ÉÉ=Ñ~ëíä~ÖíÉ=ã ìé ~ÑÖ ~Éä ÉÇÉ=~åÇÉ=Çá=íÉ=ÇÉíêÉêÉ=ÑççÇ~ëÉ=ÇÉ=çÖ ÇÉåÉ=çÖ=~ÑÜ~åÇäáåÖÉåK

f=Ç=~Ñ=åá=Ñ åÇÉëÉäëÉ=íáäâÉåÇÉë=ÇÉ=ëéÉÅáÉääÉ=Ñçêëä~Ö=Éê=^ ~äÄçêÖ=hçã ã ì åÉ=ëÉâíçê=ÉäÉ=ëäÉ ~åÇäáåÖÉåK

cçê=Ñ ì åÇáÖÜÉÇëí~ÖÉêÉ=ÉêÉ=ÇÉí=Ü~=ÑE=çÖ=_F

fã çÇ=Ñ ì åÇáÖÜÉÇëí~ÖÉêÉ=ÉêÉ=ÇÉí=ÜOQ

Â åÇáÖÜÉÇëí~ÖÉêÉ=ÉêÉ=ÇÉí=ÜÉêÉÑÉêÉåÇÉ=çÖ ÇÉåÇK

cçê=åÇëí áääáåÖÉå=ÉêÉ=ÇÉí=ÜOQ

fã çÇ=åÇëí áääáåÖÉå=ÉêÉ=ÇÉí=ÜÉ=ÑE=çÖ=_F

fåÇëí áääáåÖÉå=ÉêÉÜÉÑÉêÉ=çÖ ÇÉåÇÇ

Sagsbeskrivelse

Sagen behandles i både Magistraten og byrådet den 13. december 2021, idet høringsfristen er den 2. januar 2022.

Bemærkning jf. styrelseslovens § 8, stk. 4
By- og Landskabsudvalgets, Miljø- og Energiudvalgets samt Magistratens beslutninger foreligger ikke tids nok til at fremgå af dagsordenen.

Vejdirektoratet har den 3. december 2021 på Høringsportalen offentliggjort Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Høringsbrev, Høringsliste og Forslag til lov er vedhæftet denne indstilling som bilag 1, 2 og 3). Der er høringsfrist 2. januar 2022 og Ikrafttrædelsesdato for loven er angivet til 1. juli 2022.
Det fremgår af Regeringens Lovprogram for 2021/2022, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes fremlagt i Folketinget i februar 2022.

Baggrunden for lovforslaget er en gennemført VVM med tilhørende offentlighedsfase. Vejdirektoratet offentliggjorde den 25. februar 2021 en opdateret VVM for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen). Offentlighedsfasen løb frem til 30. april 2021.

Sagen blev behandlet i Aalborg Kommune som følger:

- Miljø- og Energiudvalget 7. april 2021
- By- og Landskabsudvalget 14. april 2021
- Magistraten 19. april 2021
- Byrådet 26. april 2021
- Aalborg Kommunes høringssvar blev fremsendt den 27. april 2021.

Projektet er overordnet beskrevet som følger (§ 1 i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse):

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4- sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder at

1) anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb,
2) anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb),
3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm
4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm og forlængelse af Mølholmsvej
5) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse.

Aalborg Kommune noterer sig følgende fokuspunkter i Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse (tekst i parentes henviser til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse):

(Kapitel 1 Anlægsprojektet, § 1).
Transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet, som gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje mv. Efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager transportministeren de pågældende anlæg (ikke selve 3. Limfjordsforbindelse, men lokale veje og stier) til Aalborg Kommune, som kommuneveje. Det drejer sig f.eks. om Nørholmsvejs forlægning og Mølholmvejs forlængelse.

(Kapitel 2 Miljømæssige vurderinger, § 2.)
Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet. Vedtagelsen af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil således være den samlede bemyndigelse for Vejdirektoratet til at igangsætte anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporten.

(Kapitel 3 Varetagelse af naturhensyn, § 4.)

Ved gennemførelsen af anlægsprojektet udfører anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet) afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. Projektet skal dermed gennemføres i henhold til beskrivelserne i den gennemførte VVM.

(Kapitel 4 Fravigelse af anden lovgivning, § 5.)
Ved vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse reguleres en række myndighedsopgaver gennem anlægsloven. Det betyder, at hensynene bag lovene varetages af transportministeren og ikke gennem den normale myndighed (i nogle tilfælde Aalborg Kommune). Det drejer sig f.eks. om Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning. Endvidere kan transportministeren beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Dette er normal praksis ved større og komplicerede statslige projekter for at sikre projekternes fremdrift.

(Kapitel 5 Ledningsarbejder § 8.)
Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden (læs Vejdirektoratet) under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale. Dette er normal praksis ved statslige anlægsarbejder.,

(Kapitel 6 Støjisoleringsordning § 11).
Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter anlæg af motorvejen. Ansøgning om tilskud skal været modtaget senest 36 måneder efter motorvejen er taget i brug. Ordningen om tilskud til facadeisolering bortfalder automatisk 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug.

Hertil skal bemærkes, at Vejdirektoratet som en del af projektet anlægger den i VVM-redegørelsen angivne støjafskærmning. I udkast til høringsbrev fra Aalborg Kommune er sat fokus på behovet for støjafskærmning i Hasseris og Sofiendal Enge – jf. også høringsbrevet fra VVM-offentlighedsfasen.

(Kapitel 7 Finansiering § 12).
Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet af lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune reguleres nærmere i en samarbejdsaftale. Aalborg Kommune noterer sig i forhold til etablering af lokalvejen til Egholm, at dette er en tilvalgsmulighed, der gør det muligt at gennemføre en lokal politisk proces herom.

Øvrige forhold
I forbindelse med VVM-redegørelsen er der stillet spørgsmål til håndteringen af asbest i forhold til anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Det fremgår af bemærkningerne til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, at ”Forud for anlægsfasen gennemføres analyser af havbundssedimentet i tunnelrenden i Limfjorden for eventuel forekomst og mængde af asbestfibre. Når resultaterne foreligger, vurderes det, om der eventuelt er sundhedsmæssige og miljømæssige forhold, der skal tages hånd om i forbindelse med håndteringen af sedimentet fra tunnelrenden. Undersøgelser og vurderinger vil ske i samråd med Miljøstyrelsen.”

Økonomiske konsekvenser
Aalborg Kommune vil, jf. Forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse overtage nogle nyanlagte vejstrækninger og stier. Der vil komme driftsudgifter af disse vejstrækninger og stier.

For at sikre trafikafviklingen fra Egholmforbindelsen videre på det kommunale vejnet, vil det blive nødvendigt med nogle tilretninger af det kommunale vejnet. Der er i budget 2022 afsat 2 mio. kr. til bl.a. at klarlægge omfanget af disse udgifter.

Det forudsættes, at der tilvejebringes lovhjemmel til Aalborg Kommunes medfinansiering på 600 mio. kr., som det er beskrevet i aftalen om Infrastrukturplan 2035.

_ ãä~ÖW

Jæ_ãä~Ö=N=J=e İ êãåÖëÄêÉî =Ñê~=s ÉàÇãêÉâíçê~íÉí=J=e İ êãåÖ=çî Éê=ì Çâ~ëí=íãä=Ñçêëä~Ö=íãä=äçî =çã =~åä¦ Ö=~ÑÉå=PK
i ãã ÑçêçëÑçêÄãåÇÉäëÉ

Jæ_ãä~Ö=O=J=e İ êãåÖëäëíÉ=J= î ÉêëäÜí=çî Éê=ã óåÇäÜÜÉÇÉê=çÖ=çêÖK=ã î K=ÇÉê=Üİ êÉë=çî Éê=ì Çâ~ëí=íãä= çî =çã =PK
i ãã ÑçêçëÑçêÄãåÇÉäëÉ

Jæ_ãä~Ö=P=J= Çâ~ëí=íãä=c çêëä~Ö=íãä=äçî =çã =~åä¦ Ö=~ÑÉå=PK= ãã ÑçêçëÑçêÄãåÇÉäëÉ

Jæ_ãä~Ö=Q=J=^ ~äÄçêÖ=h çã ã ì åÉë=Üİ êãåÖëëî ~ê=íãä=c çêëä~Ö=íãä= çî =çã =~åä¦ Ö=~ÑÉå=PK= ãã ÑçêçëÑçêÄãåÇÉäëÉ=J
ì Çâ~ëí

Aalborg Kommune, Borgmesterens Forvaltning
Boulevarden 13, 9000 Aalborg

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43 5
1577 København V
Att. Niels Fejer Christiansen.

Borgmesterens Forvaltning
Borgmesterens Forvaltning
Boulevarden 13
9000 Aalborg

Sagsnr.: 2021-015378
Dok.nr.: 2021-015378-30

Mandag 8-15
Tirsdag 8-15
Onsdag 8-15
Torsdag 8-17
Fredag 8-15
Weekend lukket

06.12.2021

Aalborg Kommunes høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Kommune noterer sig, at der nu er udsendt Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i offentlig høring. Vi er glade for, at processen med tilvejebringelse af en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse nu er sat i gang.

Aalborg Kommune noterer sig, at Vejdirektoratet gennemfører projektet for 3. Limfjordsforbindelse i henhold til den vedtagne VVM-redegørelse med de deraf følgende afværgeforanstaltninger, jf. den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Aalborg Kommune noterer sig, at ved vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse reguleres en række myndighedsopgaver gennem anlægsloven således, at der sker fravigelse af anden lovgivning. Aalborg Kommune tager dette forhold til efterretning og understreger i den forbindelse, at det gode samarbejde mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i VVM-fasen forventes at fortsætte i projekterings- og anlægsfasen, herunder også om myndighedsmæssige forhold. I den forbindelse noterer Aalborg Kommunes sig med glæde, at der i bemærkningerne til Forslag til Lov om Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er angivet en række forhold, som Vejdirektoratet ønsker at indgå i dialog med Aalborg Kommune om i detailprojekteringsfasen – f.eks. omkring afvandingsløsninger i områder med særlige drikkevandsinteresser.

Aalborg Kommune noterer sig, at der som en del af projektet anlægges den i VVM'en angivne støjafskærmning. I Aalborg Kommunes høringsbrev fra VVM-fasen er der sat fokus på behovet for støjafskærmning i Hasseris og Sofiendal Enge. Dette forhold anmoder Aalborg Kommune om en fortsat dialog om i detailprojekteringsfasen.

Aalborg Kommune noterer sig, at efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager Transportministeren lokale veje og stier til Aalborg Kommune, som kommuneveje. Aalborg Kommune forventer, at der efter normal praksis udarbejdes en overdragelsesaftale herom.

Aalborg Kommune noterer sig, at Aalborg Kommune selv skal afholde alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm. Aalborg Kommune indgår gerne i dialog med Vejdirektoratet herom.

Aalborg Kommunes samlede høringssvar består af dette brev, vedhæftet referatet fra Aalborg Byråds behandling af sagen.

Venlig hilsen

Thomas Kastrup Larsen
borgmester

Christian Roslev
kommunaldirektør

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på www.aalborg.dk/kontakt eller via Digital Post på www.borger.dk.
Har du brug for hjælp til Digital Post, kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000.
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr.

AALBORG STIFT
Stiftsøvrigheden

Sag nr. 2021 - 33507 / Akt. nr. 1693206
MJOH

Dato: 21. december 2021

Vejdirektoratet

(sendt via e-mail til nfc@vd.dk)

Bemærkninger til høring om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Stift har modtaget orientering om, at udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er sendt i høring.

Efter en gennemgang af det offentliggjorte materiale, kan Aalborg Stift konstatere, at den planlagte linjeføring føres over E45 ca. 400 meter syd for Dall Kirke. Ud fra dette, er det Aalborg Stifts vurdering, at Dall Kirkes synlighed i landskabet opretholdes.

Ligeledes nævnes det, at der planlægges for opsætning af støjskærme, for at reducere påvirkningen af Dall Kirke.

Aalborg Stift skal understrege, at opsætning af støjskærme kan udgøre en visuel barriere i landskabet og få betydning for indkigget til Dall Kirke. Ligeledes er det vigtigt at sikre, at den fjernbeskyttelseszone, der er beliggende omkring Dall Kirke efterleves og opretholdes.

Aalborg Stift skal derfor anmode om, at der udarbejdes et kort, der viser, hvor det påtænkes at opsætte de nævnte støjskærme. Ligeledes bør planlægningen, udformningen og materialevalget af støjskærmene, ske i tæt samarbejde med de kirkelige myndigheder.

Det er vigtigt at sikre, at der også i fremtiden er et indkig til Dall Kirke.

Med venlig hilsen

Marie Johansen
chefkonsulent

Thulebakken 1 · 9000 Aalborg – Tlf.: 98 18 80 88

www.aalborg.stift.dk – E-post: kmaal@km.dk

Til folketingets politikere.

Høringssvar : Ang. Egholmmotorvej

Jeg vil bede politikerne ændre aftalen om en Egholmmotorvej.Tiden har forandret sig, siden man i 2014 menes at være blevet enige om denne linjeføring vest om Aalborg.
De fleste vil gerne have en ekstra mulighed for at krydse fjorden, men ikke nødvendigvis over Egholm.
Det er ikke for sent at ændre forløbet. Det er ikke for sent at finde en alternativ løsning.
Da Silkeborgmotorvejen var vedtaget nord om byen, kom der i sidste øjeblik en løsning med en ny linjeføring – som krydsede ned over og under byen – med et overdækket forløb. **Anders Fog , den daværende statsminister var ikke for stor til at træffe en ny afgørelse i forhold til sit tidligere standpunkt. Han bestemte at den nye linjeføring skulle gennemføres og det tidligere vedtagne – skulle droppes. Han tabte ikke ansigt, men fik respekt og beholdt sin værdighed.**

Hvis I nuværende politiker vedtager det fremlagte, forældede projekt til over 7 mia.,vil I om få år stå som ansvarsløse beslutningstagere, som ikke er i trit med tiden og med de klimaforandringer, som vi bliver mindet om hver dag. Den miljømæssige regning vil blot i byggefasen blive alt for stor.

Der findes også her en alternative løsningsmodeller på krydsning af fjorden. En City- tunnel og endda endnu en: en ådals-tunnel, eller måske blot en intelligent trafikstyring gennem tunellen.

Jeg opfordrer til,at beslutningstagerne denne gang ikke blot siger, at linjeføringen er vedtaget, men at man samvittighedsfuldt vil sætte sig ind i forslagene, og læs gerne hele seneste skræmmende VVM redegørelse. **Vis jer som fremsynede ansvarlige politikere og underøg alternativerne og ophæv beslutningen om Egholmmotorvejen**
som:
koster 7,3 mia. = 365.000kr pr m. !!
20 km motorvej. Skal afhjælpe tunnellens trængsel, som kun er en time om morgenen den ene vej og en time til aften den anden vej. Det er ikke ansvarligt at bruge så stort et beløb, hvis man kan løse trængselsproblemer billigere og mere samfundsøkonomisk, samt mere klimavenligt.

Evt. Egholmmotorvej :
Vil true Aalborg bys vandressourcer.
Risikere at frigive asbest til at flyve i vinden ind over det meste af vestbyen.
Vil give støjgener - over det tilladte niveau, til hele vestlige Nørresundby.
Ødelægge oplevelsen af sejladsen for fritidssejlere med vedvarende støj.
Ødelægge uerstattelig natur i ådalen.
Vil ødelægge vinter fouragerings område for verdens bestand af gulbuget knorkegæs og andre bilag -IV arter´s levesteder..

For transporten fra E45 mod syd vil motorvejen ikke være til gavn, da det kun er fra E39 at vejen videreføres.
Det meste af den industrielle udvikling + supersygehus er etableret i øst- Aalborg, hvorfor motorvejen vil bidrage til øget krydsende trafik gennem byen fra vest til øst.

VIS JER SOM FREMSYNEDE POLITIKERE. DROP PLANER OM EGHOLMMOTORVEJ.
DEN VIL VÆRE EN KATASTROFE FOR AALBORGS INDBYGGERE.
Undersøg alternative løsninger.
Venlig hilsen
Aase Mouritsen