

## Hørings svar 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 skattekronekræver en løsning med en forrentning, der viser en gevinst 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 tyndtbeholdt 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](http://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 tunnelloøsning 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 indsigelseskommunikation 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 støjdampe 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 selvfølge 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 samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs 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, hvoraf 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 røddlistearter 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***