



Indsigelse vedr. anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening har med interesse læst anlægslov fra Transportministeriet vedr. den 3. Limfjordsforbindelse, offentliggjort i december 2023.

Hasseris Grundejerforenings indsigelsespunkter fremgår af det følgende. Flere af indsigelsespunkterne har stor betydning for medlemmer af Hasseris Grundejerforening, der består af 1556 husstande. Hasseris Grundejerforening har i november 2023 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt medlemmerne, så der er tale om en helt opdateret undersøgelse, der kort beskrives i punkt 6.

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. Kapacitetsgrænsen ved tunnelen på ca. 80.000 biler i døgnet er nået, og det er derfor nødvendigt med øget kapacitet for at sikre, at den stigende regionale og lokale trafikmængde i Nordjylland og Aalborgområdet kan afvikles bedre.
2. Hasseris Grundejerforening noterer, ligesom ved indsigelse vedr. opdateret VVM fra februar 2021, at der ikke foreligger en revurdering af alternativet til en Egholmløsning, nemlig en udbygning af den eksisterende tunnel med et ekstra tunnelrør med 6 vognbaner. Der er flere grunde til, at Grundejerforeningen anser dette for yderst kritisabelt.
 - a. Vejdirektoratet anfører selv, at Egholmforbindelsen kun aflaster den eksisterende tunnel med 23.600 køretøjer i døgnet i 2035. Men da trafikmængden samtidig er stigende, vil døgntrafikken ved tunnelen i 2035 være på niveau med den belastning, der er i dag – og det vil sige, at kapacitetsgrænsen ved tunnelen endnu engang er nået, kort tid efter at Egholmforbindelsen er etableret.
 - b. Dette skal ses i sammenhæng med, at behovet for kapacitet er størst i den østlige del af Aalborg Kommune, hvilket jo også fremgår af Vejdirektoratets egen trafikmodel samt af Aalborg Kommunes egne forventninger. Aalborg Kommune har således fået udarbejdet en analyse af et eksternt firma, der beskriver forventede tendenser til udvikling indenfor flere erhverv, befolkningsudvikling etc. Analysen viser tydeligt, at de mest pladskrævende erhverv forventes at udvikle sig omkring Svenstrup og Skalborg samt i den østlige del af Aalborg, herunder ved Øst havnen. Desuden beskriver analysen også, at området vest for Hasseris er vanskeligt at anvende til byggeri pga. den våde undergrund.
 - c. Den samfundsøkonomiske gevinst ved udbygning med Egholmlinjen er meget lav (næsten nul) – faktisk den laveste blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Dette skal



ses i sammenhæng med, at der synes at være sparet voldsomt i nødvendige følgeinvesteringer i støjafskærmning ved boligkvarterer som Drastrup, Sofiendals og Hasseris Enge, Lindholm mm. Skulle disse investeringer medtages vil den samfundsmæssige gevinst blive reduceret yderligere og måske blive negativ.

CO2-belastningen er heller ikke inddraget i den samfundsøkonomiske beregning. Det gælder både CO2-belastningen i anlægs- og driftsfasen. I anlægsfasen forventes et CO2-udslip på 350.000 ton "med forventet teknologisk udvikling i anlægsåret". Det svarer til godt 17.000 ton CO2 pr. km. Ved andre motorveje har CO2-udslippet ligget på ca. 4000 ton pr. km. Det øgede CO2-udslip formodes at have at gøre med sumpet jord samt bygning af tunnel, der kræver store mængder cement. I driftsfasen omtales et "trafikspring" som følge af etablering af den nye motorvej samtidig med at CO2-udledningen er afhængig af, at tunnelen aflastes tilstrækkeligt, sådan at der ikke fremtidigt opstår kødannelser. Det vigtigste er, at CO2-belastningen ikke indgår i beregninger, der ved en prissætning belaster samfundsøkonomien yderligere i negativ retning.

- d. En væsentlig detalje blev desværre fuldstændig overset i debatten om valg af linjeføring i 2011. Det østlige alternativ med en tunnelloøsning, som Vejdirektoratet i 2011 fremlagde, var et projekt med 2 nye rør med hver 3 spor. Altså en løsning med i alt 6 spor. Dette svarer til en mulig 100 % aflastning af den eksisterende tunnel. En god, langsigtet løsning, rent faktisk. Kun ganske få politikere - både lokalt og nationalt - er tilsyneladende klar over dette forhold, men det er jo en ret afgørende præmis for sammenligningen mellem øst og vest, når det gælder samfundsøkonomi. Konsekvensen var – naturligvis - at øst forbindelsen ikke kunne konkurrere med en vestlig forbindelse på samfundsøkonomien. Ved at gøre det ene projekt meget dyrere blev det andet automatisk relativt billigere. VD pegede derfor på Egholmlinjen. Pointen er, at et mindre projekt med blot 1 rør og 3 spor stadig vil kunne aflaste den eksisterende tunnel med 50 %, hvilket er betydeligt mere end en Egholmlinje vil gøre. Udbygger man endvidere en samlet "3 rørsforbindelse" med en intelligent styring med vendbar trafik morgen og aften (en Elb-tunnelloøsning), så bliver aflastningsprocenten meget højere. Hvorfor kan en sådan løsning ikke indgå i en opdateret VVM.

3. Ser man på borgernes holdninger til en 3. Limfjordsforbindelse, så er ønsket om en øst løsning steget jævnt siden 2011. Undersøgelser fra Jysk Analyse viser en tilslutning til en øst løsning på knap 40 % i 2011. I 2023 ønsker knap 60 % en øst løsning, mens ca. 30 % over årene har ønsket en forbindelse over Egholm.

Blandt medlemmerne i Hasseris Grundejerforening er der også sket en markant ændring i holdningen til linjeføringen af en 3. Limfjordsforbindelse. Blandt de 1556 medlemshusstande har 735 medlemmer i november 2023 besvaret en online spørgeskemaundersøgelse. Det



svarer til en svarprocent på 47, hvilket opfattes som meget høj for online spørgeskemaundersøgelser.

Undersøgelsen viser, at blandt de 735 medlemmer, der har deltaget i undersøgelsen, **foretrækker 65 % en tunnelloøsning** i det østlige Aalborg - en stigning fra 55% i 2019 til 65% i 2023 - mens **32 % foretrækker en forbindelse over Egholm**, et mindre fald fra 36 % i 2019 til 32% i dag. Andelen af medlemmer, der har svaret "ved ikke", er faldet fra 10 % i 2019 til 3 % i dag.

Det er ikke huspriserne, der bekymrer medlemmerne ved en Egholmlinje. Det er støjforureningen, samt de ødelæggelser der vil være for natur, flora og fauna på engarealer, ved fjorden, ved Egholm og nord for fjorden. Adgangen til bynære rekreative arealer fylder også hos medlemmerne.

Tilsyneladende er tilliden til myndigheder og politikere ikke stor for de medlemmer, der er imod en Egholmforbindelse. I alt fald afspejler deres holdninger slet ikke politikernes anbefalinger af Egholmlinjen.

4. Udover de mere hardcore fakta omkring 3. Limfjordsforbindelse som trafikale udfordringer, kapacitetsforhold samt samfundsøkonomi har bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening også følgende bekymringer, som de i høj grad deler med medlemmerne, jf. ovennævnte spørgeskemaundersøgelse.

- a. **Negativ indvirkning på store rekreative områder syd og nord for fjorden**

Både i anlægsfasen og i driftsfasen har en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm store negative konsekvenser for borgernes brug af de rekreative områder, der kendetegner særlig Hasseris-, Sofiendals- og Mølholmbydelen syd for fjorden og området vest for Kulturbroen og til Aalborg Lufthavn på nordsiden af fjorden, herunder stien til Verdens Ende. Hverken vandrere eller cyklister vil længere uhindret kunne tage turen i engene og langs fjorden, sådan som det er tilfældet i dag.

Med planen om til- og frakørselsvej ved Nørholmsvej lige uden for bygrænsen, vil der ske en yderligere indskrænkning af de rekreative områder ved de gamle lergrave fra fabrikken Nordens tid. Området vil således blive gennemskåret af en tilkørselsvej, der fortsætter ind gennem Annebergvej. Og hvad skal der egentlig blive af trafikken herefter. Det er svært at se, at vejene mod Aalborg Centrum har kapacitet til en større forøgelse af trafikmængden.

Også for sejlere og roere vil det særligt i anlægsfasen være vanskeligt eller helt umuligt at passere både nord og syd om Egholm, og det vil indskrænke mulighederne for anvendelse af Limfjorden til rekreative formål på den lange bane. Der er et righoldigt udbud af sejl-, ro- og kajakklubber både på syd- og nordsiden af fjorden, som ikke længere vil kunne udfolde sig mod vest.



Borgerne i Hasseris – og i hele Aalborg – nyder godt af den korte afstand til de rekreative områder langs fjorden og i engene, og det bidrager til en højnelse af folkesundheden i området.

Desuden er Egholm en rekreativ perle med mindst 100.000 besøgende årligt. Alle børnehave- og skolebørn i Aalborg besøger Egholm flere gange i løbet af barndommen, og mange familier og foreninger har mangeårige traditioner med at besøge Egholm om sommeren.

Alt dette ødelægges med en motorvej med til- og frakørsler hen over området.

b. Flora og fauna

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm har konsekvenser for flora og fauna både i anlægs- og driftsfasen. Særligt skal fremhæves en indgriben i odderens yngle- og rasteplasser (der er beskyttet af EU's habitatsdirektiv), konsekvenser for padder, tudser, havfugle og for flagermus. Desuden er lange underføringer af Østerå og Hasseris Å også i fare for en negativ påvirkning af både smådyr og fisk – det stemmer slet ikke overens med, at Aalborg Kommune har brugt mange ressourcer på at fritlægge Østerå i midtbyen.

Den unikke bynære natur på både syd- og nordsiden af fjorden samt på Egholm vil lide betydeligt under en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

c. Miljøpåvirkning af gammelt asbest-affald langs sydsiden af fjorden

Det undrer, at der ikke i miljøkonsekvensvurderingen fremgår overvejelser omkring de gamle asbest-deponier, der er udlagt af den tidligere Aalborg Eternitfabrik med Aalborg Kommunes godkendelse.

Asbest er absolut sundhedsskadelig. Det er bevist en gang for alle.

Det er uforståeligt, at dette ikke er medtaget i rapporten, idet det ikke kan have forbigået de ansvarlige statslige myndigheders opmærksomhed, at denne asbestforurening findes i området. At Aalborg Kommune tilsyneladende heller ikke har fundet anledning til at gøre opmærksom på dette absolutte sundhedsproblem for borgerne er endnu mere uforståeligt.

Hasseris Grundejerforening skal kraftigt opfordre til, at der hos de statslige myndigheder tages initiativ til at få afdækket asbestforureningen langs sydsiden af Limfjorden fra Egholmfærgen og forbi Rensningsanlæg Vest. Dette uagtet at der måtte komme en motorvej eller ej.

d. Belastning med støj



I den VVM-undersøgelsen fra 2021 anføres, at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm samlet set vil reducere støjen omkring motorvejene ved Aalborg samlet set.

Hertil skal bemærkes, at der i denne vurdering kun er medtaget støj over 58 db. Det betyder, at der vil ske en støjreduktion ved området omkring Dall, fordi støjafskærmning i anlægsloven er prioriteret på denne strækning. Og her vil der ske en støjreduktion til under 58 db. Ligeledes er støjpåvirkning i områder, der er lokalplanlagt efter 2014 heller ikke medtaget i støjberegningen – det gælder f.eks. Sofiendals Enge.

Allerede i 2021 bemærkede Grundejerforeningen i indsigelse til VVM, at Vejdirektoratets redegørelse for støj ikke er retvisende for den støj, som helt givet vil blive oplevet i Drastrup, i Sofiendals Enge, i Hasseris, på Egholm og i Lindholm. Indenfor Grundejerforeningens område er det specielt de store boligområder i Sofiendals Enge, i Hasseris Enge og i de rekreative områder i engene og langs fjorden, der vil blive voldsomt belastede af støj. Grundejerforeningen bemærker samtidig, at der kun vil blive opsat støjafskærmning over et 1,5 km langt område fra Æblevangen til fjorden, mens støjafskærmning fra Ny Nibevej til Æblevangen er udgået af projektet. Hasseris Grundejerforening finder dette yderst kritisabelt.

I relation hertil kan følgende tilføjes:

Grundejerforeningen finder VVM's undersøgelser vedr. støj stærkt problematiske.

- Hvorfor anvendes en grænse for støj på 58 db, når anbefalingen fra WHO er, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 db?
- Hvorfor er der ikke i støjberegningen taget hensyn til, at støjbelastningen er meget uens over døgnet – der er anvendt gennemsnitsberegninger, hvilket vil sige, at støjbelastningen morgen og eftermiddag på hverdage vil være langt højere end det beregnede?
- Hvorfor er støjberegninger foretaget ud fra trafikmængden ved etablering af motorvejen, og ikke efter nogle år, hvor trafikmængden ifølge Vejdirektoratets egen trafikmodel forventes at stige?
- Hvorfor er der i støjberegninger ikke taget højde for, at vestenvinden er fremherskende i Danmark og specielt i Nordjylland, og motorvejen vil blive placeret netop vest for Aalborg? Støjbilledet vil i perioder med vestenvind blive skævvredet af dette forhold.
- Hvorfor er der ikke taget højde for, at motorvejen over lange strækninger i Sofiendals- og Hasseris Enge vil blive placeret på en 5 – 6 meter høj dæmning, hvilket yderligere vil påføre bydelen en støjbelastning – udover at det også visuelt vil påvirke et område, der i dag omfattes som landligt.



Aalborg er i dag Danmarks mest støjplagede by. Støjen i Aalborg er højere end i eksempelvis nogen by i Tyskland. Og nu foreslås det, at Aalborg skal omkranses af to motorveje, sådan at yderligere bolig- og rekreative områder vil blive belastet af støj, fremfor at en alternativ udbygning af en tunnelløsning, hvor der kan foretages en effektiv støjafskærmning langs hele motorvejsstrækningen – eventuelt ved en overdækning af den bynære motorvejsstrækning.

5. Endelig har Hasseris Grundejerforening bemærket sig, at Aalborg Kommune har sat 600 mio. kr. 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, at man alligevel skulle beslutte sig for en opgradering af øst forbindelsen i stedet for Egholm-linjen.

Januar 2024

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening