

24/10-2022

8 km motorvej i 8-11 meters højde

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen v/talsmand Henrik Sakstrup
borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com

Tårnhøj "mur" langs Egholmlinjen: De fleste borgere ved det ikke – og nogle politikere vil ikke vide det.

Egholmlinjen er blevet et varmt emne i valgkampen til Folketinget, og mange politikere går stærkt ind for den, uden at de kender konsekvenserne. Hvis anlægsloven vedtages, og beslutningstagerne så engang kan stå efter en indvielse af motorvejen og udtale: "Havde jeg været bekendt med disse konsekvenser, havde jeg stemt for en anden linjeføring", ja, så kan de undskylde sig med, at konsekvenserne ikke var tilstrækkeligt oplyst i VVM-rapporten. For byggeriet af en gigantisk støjmur, tre gange højere end Berlinmuren, er utilstrækkeligt beskrevet og visualiseret i den seneste VVM. Men beslutningstagernes politiske ambition er nået, og motorvejen er bygget. Først dér går det op for de fleste borgere, at motorvejsbyggeriet langs cirka 4 km i Hasseris Enge og Sofiendal Enge har en højde på 8-11 meter over terræn inklusive støjskærme, fra Drastrup i syd til Limfjorden i nord, på nær et stykke på 600 meter.

Solen går ikke ned i horisonten, den går ned i støjskærme så store, som de færreste forestiller sig.

Nord for fjorden skal motorvejen føres på broer over alle nuværende veje og jernbaner helt ud til Høvejen, ca. 4 km, typisk i en højde omkring 8 meter over terræn. Dvs. i alt 8 km i 8-11 meters højde uden om Aalborg og Nørresundby. Men de færreste er bekendt med disse fakta. De, der har læst VVM-rapporten, har ikke chance for at vide det, bl.a. pga. manglende visualiseringer i VVM'en, og fordi forslaget om dele af støjskærme først er fremkommet efter VVM-høringen. Derfor fremlægger Borgerbevægelsen den mangelfulde visualisering.

FIG 1+2: Visualisering af de 4 km motorvej med støjskærme er vist i fig. 1 og 2 i et "menneskeligt perspektiv", dvs. set fra beboelserne i Hasseris Enge og retning mod vest. Motorvejen føres på en 2-4 meter høj dæmning, med støjskærme på enten 6 eller 7 meters højde øst for vejen. Biler vil reelt køre bag støjskærmene, men blot til illustration af størrelsesforholdet er biler og menneskefigurerne indsat på figur 1. Det vil sige, at støjmuren får en højde på 8-11 meter over terræn. Til sammenligning var Berlinmuren 3,5 meter høj. At man er tvunget til at bruge så voldsomme støjdæmpende midler på en ny omfartsvej allerede fra starten af vejprojektet, vidner om, hvor voldsom støjen bliver, og hvor kortsigtet og fejlagtig linjeføringen er. Den linjeføring, der blev politisk aftalt i 2014, kan ikke sammenlignes med projektet i dag. Beslutningen var i 2014 baseret på en motorvej med kun den halve støj, uden støjskærme, ikke hævet over terræn, og ikke overført alle veje og jernbaner nord for fjorden – så projektet har forandret sig til ukendelighed og kan ikke sammenlignes med beslutningsgrundlaget i 2014.

Og hvad gør man så, når trafikken og støjen stiger? Eller hvis støjberegningerne er fejlagtige som i Silkeborg, hvor den nye motorvej fra starten gav støjgener langt ud over alle sundhedsskadelige grænser? Skal man så forhøje støjskærmene til 10 meter? Og hvad hvis det ikke en gang virker? Faktum er, at bygningsværket fra Drastrup i syd til Høvejen nord for Lindholm vil danne en markant barriere af historiske dimensioner aldrig set før i Danmark, vest om Aalborg og Nørresundby, og mon ikke der bliver kø ved den politiske håndvask? Men det kan vi, der elsker vores by så højt, ikke bruge til noget.

Den utilstrækkelige VVM-proces er en uomgængelig politisk problemstilling, som ikke desto mindre bliver behandlet med forbløffende mangel på alvor og dyb tavshed fra politisk hold. Lovarbejdet er allerede i gang med trafikforligets projekter indtil 2035, i alt for 163 milliarder kr. Det er nu, der skal handles. For at politikerne ikke skal stå uvidende om konsekvenserne, den dag motorvejen eventuelt står færdig, sendes nærværende skrivelse direkte til alle transport- og miljøordførere og relevante ministre i Folketinget.

FIG 1+2:

