Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: grundejerforeningen engelundsvej_Færgemannsvej (gf_kef_sve@hotmail.com)
Titel: Høringssvar fra Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej vedrørende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 21:10
Bilag: Indsigelse fra grundejerforeningen KEF SEV.docx;

Vi henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives jf. vedhæftede dokument.

På vegne af Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej

Tom Kvist
Medlem af bestyrelsen

Til rette vedkommende

Hasseris Enge, den 10. januar 2024

Høringssvar vedrørende udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

På vegne af grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej indsendes dette høringssvar.

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. Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej er derfor af den opfattelse, at andre alternativer skal 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.

Vedrørende processen:
En høringsfase fra den 7. december henover julen med svarfrist til den 11. januar 2024 finder vi helt uacceptabelt.

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.

Tom Kvist
Medlem af bestyrelsen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Heidi Hedegaard Jørgensen (heidi.joergensen@aalborgforsyning.dk)
Titel: Høringssvar - lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:08
Bilag: Høringssvar - Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - 7. december 2023.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Heidi Hedegaard Jørgensen
Landinspektør
Mobil: +45 20638121

Norbis Park 100
9310 Vodskov

*Aalborg Forsyning må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder, og hvordan vi behandler personoplysninger på vores **hjemmeside***

Aalborg Forsyning
Norbis Park 100, 9310 Vodskov

Sendt pr. mail
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato: 10.01.2024
Sagsnr.: 2023-1652
Dok. nr.: 2023-1652-1027009
Telefon: 9982 8299
Initialer: HHJ, CAKJ

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i høring indtil den 11. januar 2024.

Loven forventes at træde i kraft den 1. juli 2024.

Selskaberne i koncernen Aalborg Forsyning har valgt at afgive et samlet høringssvar, hvorfor nærværende høringssvar afgives af Aalborg Vand A/S, Aalborg Kloak A/S og Aalborg Varme A/S (herunder betegnet som Aalborg Forsyning). Aalborg Forsyning har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Forsyningssikkerhed
Opretholdelse af kloakeringsforhold, varmeforsyning og forsyning af drikkevand er vigtige emner, der skal berøres i anlægsloven. Det er blevet en selvfølge, at forsyningen er driftssikker og leverer til borgerne, men det kræver, at der er fokus på forsyningssikkerheden, hvorfor det bør inddrages i lovforslaget.

Med baggrund i forsyningssikkerheden og fastholdelse af driften bør Aalborg Forsyning sidestilles med grundejerne i området, således der sikres bedre muligheder for at minimere påvirkninger af forsyningssikkerheden. Dette bør ske ved inddragelse i drøftelser om tilslutningsanlæg og i detailprojekteringsfasen.

Grundvand
Grundvandssænkning
Det ses af bemærkningerne til lovforslaget, at der under afsnit 9.17.4 er taget stilling til de situationer, hvor en grundvandssænkning kan være kritisk.

Det vurderes, at det vil være særligt kritisk for Drastrup kildepladserne i anlægsfasen, såfremt der sker sænkning af grundvandet uden reinfiltration. Af hensyn til forsyningssikkerheden vil det sandsynligvis medføre, at Aalborg Forsyning er tvunget til at reducere indvindingen på kildepladserne, samtidig med risikoen for forurening stiger. Der ligger en stor afskærende spildevandsledning mellem kildepladserne, hvorfra der kan ske forurening, hvis grundvandet sænkes til et niveau under ledningen. Samtidig er der betydelig risiko for, at der ”suges” vand til kildepladserne ved sænkning af grundvandet, hvorved forurening fra anlægsarbejdet eller andre steder kan komme ned i grundvandet. Ved en begrænset mulighed for at indvinde fra Drastrup Kildepladserne, bliver Aalborg Forsyning yderligere sårbare overfor udfald eller uheld på øvrige kildepladser.

Aalborg Forsyning bør inddrages så tidligt som muligt i detailfasen, for at sikre kildepladserne mod forringet kapacitet og indtrængende forurening.

Komprimering af jordlag
I afsnit 9.17.3 i bemærkninger til lovforslaget vurderes konsekvensen ved komprimering af de terrænnære jordlag at være begrænset.

I forhold til Drastrup kildepladserne er Aalborg Forsyning ikke enige i den vurdering. Der er en reel risiko for at komprimeringen af de bløde jordlag under det planlagte vejtracé ændrer på afledningsforholdene øst for Drastrup kildepladserne og derved skaber en barriere for grundvandet, som kan give opstuvning af vand ved kildepladserne med risiko for oversvømmelse i nedbørsrige perioder.

Henset til dette, er det særdeles vigtigt at Aalborg Forsyning inddrages så tidligt som muligt i anlægsfasen, således der kan tages forholdsregler for at minimere barriereeffekten.

Rådighedsindskrænkninger

Aalborg Forsyning har to vigtige kildepladser til indvinding af drikkevand i bl.a. Drastrup. Grundejerne i området er kompenseret økonomisk for pålæg af rådighedsindskrænkninger i form af dyrkningsrestriktioner, som er tinglyst på ejendommene. I Aalborg Kommune har flere vandværker og Aalborg Forsyning dannet foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg. Foreningen håndterer sikring af grundvandet indenfor medlemmernes oplande i overensstemmelse med Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, der samtidig danner baggrund for pålæg af rådighedsindskrænkningerne. Grundvandssamarbejde Aalborg er derfor angivet som påtaleberettiget på de tinglyste deklarationer.

Håndteringen af de tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevandet repræsenterer en betydelig værdi både økonomisk, men også i forhold til beskyttelse af grundvandet. Rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi. Tabet af disse rådighedsindskrænkninger skal anses som tab af rettigheder på lige fod med grundejeres tab mm. i området. Der skal kompenseres for tabet af rettighederne, ligesom Aalborg Forsyning/Grundvandssamarbejde Aalborg bør indgå som part på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, moniteringsprojekter mv.

Det er vigtigt i forbindelse med anlægsfasen, at der på arealerne med tinglyste dyrkningsrestriktioner ikke anvendes, håndteres eller tilføres miljøfremmede stoffer herunder bl.a. pesticider og gødning. Der må ligeledes ikke tilføres stoffer udefra. Overtrædelse af de pålagte rådighedsindskrænkninger kan medføre bod.

Som tidligere nævnt i høringssvar i 2022 bør håndteringen af rådighedsindskrænkningerne fremgå direkte af lovforslaget.

Overvågning af grundvandet

Aalborg Forsyning fastholder tidligere fremsat ønske om at blive inddraget i dialogen med Vejdirektoratet, bl.a. om overvågning af sænkningen af grundvandet og herunder også kvaliteten af grundvandet både i anlægs- og driftsfasen samt om udformningen af tilslutningsanlæggene for at sikre, at tilslutningsanlæggene udformes, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne beskyttes bedst muligt.

Det er ligeledes vigtigt, at der ikke indenfor indvindingsoplandene anvendes genbrugsråstoffer til indbygning i vejanlægget.

Tilkørselsforhold i indvindingsoplande

Der skal tages særligt højde for afstanden mellem motorvej og drikkevandsboringer. B-anlæg som rampeløsning for ved tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej syd for Limfjorden vil være den mest optimale løsning i forhold til beskyttelse af grundvandet, og i forhold til at reducere motorvejens påvirkning af forsyningssikkerheden. Det samme er gældende for Lindholm Vandværk ved Høvejen nord for Limfjorden.

I forhold til kildepladser/indvindingsboringer overholder det kommende vejanlæg kravet om 25 meter beskyttelseszone for boringerne, men vejanlægget ligger dog indenfor BNBO (Borings-Nære Beskyttelses-Område), som er den mest sårbare del af indvindingsoplandet, hvor spild vil nå kildepladsens boringer indenfor et år. Til sammenligning kan det tage op til 8 år at få en ny indvindingstilladelse.

Placeringen af rampeanlæg mm. umuliggør udvidelse af kildepladsen Drastrup 2 mod øst, som planlagt. Det er uafklaret om kildepladsen i stedet kan udvides mod vest.

Som tidligere nævnt i høringssvar i 2022 bør det fremgå af lovforslaget, at Aalborg Forsyning skal være en del af denne proces, og derfor skal inddrages meget tidligt i detailfasen.

Skovarealer
Det fremgår af lovforslaget, at der etableres erstatningsskove for fredskov, som fjernes syd og nord for Limfjorden, hvorfor konsekvensen for fredskoven vurderes at være ubetydelig.

En stor andel af den berørte skov er opført som grundvandsbeskyttende tiltag inden for de sidste 30 år. Konsekvensen af fjernelsen af disse skovarealer vil derfor ikke være ubetydelige for Aalborg Forsyning. Der bør som erstatning for "grundvandsskov" findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen.

Det bør fremgå af lovforslaget, at skov/fredskov opført som grundvandsbeskyttende tiltag, skal erstattes med skov indenfor grundvandsdannende oplande.

Ledninger
Omlagt vandledning
I 2019 omlagde Aalborg Forsyning en hovedtransmissionsvandledning til et nyt tracé, hvori der blev etableret to nye forsyningsledninger. Ledningerne er efter dialog med Vejdirektoratet anlagt vinkelret på det fremtidige vejanlæg og i foringsrør indenfor vejbyggelinjerne i en dybde af 4,0 meter.

Ledningerne er således forberedt til det kommende vejanlæg og forventes derfor at kunne blive liggende. Der bør derfor tages hensyn til ledningerne i detailfasen.

Ledninger på søterritoriet
Transportministeriet henviser i lovbemærkningerne til, at Transportministeriet ikke er bekendt med retspraksis, hvori der er taget stilling til, hvorvidt gæsteprincippet er gældende for ledninger på søterritoriet. Henset til at der potentielt skal ske ledningsomlægninger af ledninger, der er placeret på søterritoriet, er det væsentligt at få afdækket, hvem der er ansvarlig for forsyningsledningerne til Egholm, idet der er væsentlige omkostninger forbundet hermed.

Aalborg Forsyning er ikke enige med Transportministeriet i, at gæsteprincippet finder anvendelse på ledninger anbragt på søterritoriet. Statens beføjelser over søterritoriet hviler på statens højhedsret, som er udmøntet i kystbeskyttelseslovens § 16 a, hvorefter der alene må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande på søterritoriet efter tilladelse fra miljøministeren. Bestemmelsen regulerer ikke, at der skal betales et vederlag for at opnå tilladelse til placering af et anlæg på søterritoriet. Alle ledninger på søterritoriet er således anbragt efter tilladelse fra miljøministeren, hvorfor vilkårene for flytningen må afgøres ud fra indholdet af tilladelsen.

Det bestrides, at retsgrundlaget for ledninger placeret på landjorden uden videre kan anvendes ved fortolkningen af spørgsmålet om placering af ledninger på søterritoriet. En ledningsejer, der placerer sin ledning i landjorden, er i modsætning til en ledningsejer, der placerer sin ledning på søterritoriet, bekendt med, at der er risiko for, at ledningen skal omlægges som følge af fx et byggeri. Dette gør sig ikke uden videre gældende for en ledningsejer med en ledning placeret på søterritoriet. De faktiske forhold er således markant forskellige. En ledningsejer, der har placeret en ledning på søterritoriet, har ikke mulighed for at sikre sin ret ved tinglysning af en deklaration om fravigelse af gæsteprincippet, ligesom der ikke i kystbeskyttelsesloven findes hjemmel til, at ledningsejer skal betale et vederlag, for at opnå tilladelse til placering af anlæg på søterritoriet. Retsstillingen er således væsentlig

anderledes end det er tilfældet for vejlovens gæsteprincip samt det ulovbestemte gæsteprincip. Det bør således udgå af lovforslaget, at gæsteprincippet finder anvendelse ved ledninger placeret i søterritoriet.

Vejbyggelinjer
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 vejanlægget.

Vejvand
Det fremgår af lovbemærkningerne, at der etableres et afvandingssystem, der dimensioneres således, at det kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger. Vejvandet vil blive ledt videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Opmærksomheden henledes på, at regnvandsbassinerne skal dimensioneres, således dette kan håndtere et krav om yderligere forsinkelse, idet der allerede i dag udledes overfladevand til de nærliggende vandløb, som skal kunne håndtere den øgede mængde overfladevand, som etableringen af vejanlægget vil medføre. Aalborg Forsyning bemærker, at regnvandsbassinerne designes til en langsom udledning til nærliggende vandløb, hvorfor det forudsættes, at Transportministeriet har kalkuleret med den udledning af overfladevand, der allerede sker i dag fra etablerede regnvandsbassiner.

Aalborg Forsyning noterer sig med tilfredshed, at det i lovbemærkningerne fremgår, at vejvandet opsamles ved asfaltkanten og ledes frem til regnvandsbassinerne i helt lukkede systemer. Det forudsættes således, at der er taget højde for, at der ikke sker udledning af vejvand til omkringliggende arealer, ej heller ved de øgede regnhændelser, der forventes i fremtiden.

Renseanlæg Vest
Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ikke er påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves i Limfjorden. Aalborg Forsyning bemærker, at Aalborg Kommune den 18. januar 2022 har meddelt påbud til Aalborg Kloak A/S om afværgeforanstaltninger overfor konstaterede forekomster af eternitstykker i terræn på de alment tilgængelige friarealer inkl. kyststrækningen nær Renseanlæg Vest på Mølholmsvej 30, 9000 Aalborg omfattende dele af matr.nr. 3a og 34e, Gl. Hasseris By, Hasseris.

Aalborg Forsyning har påklaget påbuddet til Miljø- og Fødevareklagenævnet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, samt anmodet Ankestyrelsen om udtalelse vedrørende påbuddet i henhold til jordforureningsloven. Der er endnu ikke truffet afgørelse hvorfor det på nuværende tidspunkt er uklart, hvorvidt der er hjemmel til det af Aalborg Kommune meddelte påbud, hvilket kan have betydning i anlægsperioden i forhold til, hvem der er ansvarlig for afværgeforanstaltningerne.

Aalborg Forsyning tager således forbehold for, at der er en uafklaret retstilling, som kan bevirke, at Aalborg Forsyning ikke kan pålægges et ansvar for evt. oprydning af fremkomst af asbest ved etablering af vejanlægget på kyststrækningen langs Limfjorden.

Vejanlægget er planlagt placeret således det gennemskærer arealer, som i dag bliver anvendt som slamudlægningsdeponi for Renseanlæg Vest. Der mangler en stillingtagen til håndteringen af disse arealer og en eventuel forekomst af forurening på disse arealer, som følge af status som slamudlægningsdeponi siden 1985.

Klageadgang
Det følger af § 6 i lovforslaget, at klageadgangen er afskåret, idet kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser i medfør af en række specifikke love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Dog kan kommunalbestyrelses afgørelser vedrørende anlægsprojektet påklages til transportministeren, som kan

overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser. Transportministerens afgørelser kan dog ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Det følger af lovbemærkningerne, at klageadgangen er afskåret af hensyn til fremdriftshensyn og fordyrelse. Aalborg Forsyning skal hertil bemærke, at afskæring af klageadgangen er meget vidtgående. Hensynet til fremdrift og fordyrelse bør ikke kunne tilsidesætte en berettiget adgang til at udnytte de klagemuligheder, der er fastsat i de forskellige love nævnt i § 6, stk. 1.

Ved at afskære klageadgangen til anden administrativ myndighed vil det være nødvendigt at anlægge en retssag ved domstolene. Dette er forbundet med betydeligt flere omkostninger uagtet der i lovbemærkningerne henvises til retsplejelovens § 312, stk. 3. Dette kan være en ressourcemæssig barriere for nogle parter.

Aalborg Forsyning bemærker, at transportministeren i lovforslagets § 8, stk. 2 tildeles hjemmel til at påbyde en ledningsejer, at foretage ledningsarbejder, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægsarbejdet, såfremt parterne ikke kan blive enige. Bestemmelsen gælder såvel anlægsprojektet og dertilhørende arbejder. Ledningsejer kan ikke indbringe selve påbuddet for ekspropriationskommissionen, hvorfor ledningsejer vil være nødt til at anlægge sag ved domstolene for at få prøvet det af transportministeren meddelte påbud. Aalborg Forsyning er selvfølgelig indstillede på at indgå i en dialog med Vejdirektoratet vedrørende flytning af ledninger. Dog er Aalborg Forsyning bekymret for, hvordan hjemlen til Transportministeren anvendes, idet der ikke i lovbemærkningerne fremgår yderligere end, at hjemlen kan anvendes, såfremt Vejdirektoratet og ledningsejer ikke kan nå til enighed. Det bør i lovbemærkningerne fremgå, hvilke kriterier der skal til før, at Vejdirektoratet kan anmode Transportministeren om at udstede et påbud.

Venlig hilsen

Per Clausen
Bestyrelsesformand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 10-01-2024 19:49

Anders R. Petersen,

Hermed fremsendes høringssvar fra Danske MotorCyklister, DMC:

I afsnit 3.1.8 Vejudstyr nævnes bl.a. autoværn. Her vil Danske MotorCyklister, DMC, anbefale at man i projekteringsfasen samt ved udførelsen ser helt bort fra anvendelsen af kabelautoværn i projektet. Dette begrundes i højere risiko for alvorlige personskader i forbindelse med uheld med motorcykler end ved traditionelt autoværn med B-profiler og Sigma-stolper.

I afsnit 9.5 Støj og vibrationer vil vi henlede opmærksomheden for behov for støjskærm på lavbroerne over Nørredyb, idet dækstøj - specielt fra passage af dilatationsfuger - samt motorstøj ved vind fra vestlig retning bliver transmitteret uhindret ind til havnefronten i både Aalborg og Nørresundby uangtet de gennemførte støjberegninger i en afstand på 1000 meter på hver side af vejtraché.

Med venlig hilsen
f. Danske MotorCyklister, DMC
Rolf Skovløkke

Fra: Anders Robodo Petersen
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>

Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hans Hyttel (hanshuttel@me.com)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:15
Bilag: Afgørelse om aktindsigt med bilag.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsender jeg på vegne af Foreningen Fremtidens Aalborg vores høringssvar. Vedhæftet høringssvar er materiale modtaget i forbindelse med ansøgning om aktindsigt i 2017.

ASBEST

Fra 1976 og frem gav Aalborg kommune tilladelse til, at der blev deponeret affald fra Dansk Eternitfabrik vest for den tidligere cementfabrik Norden, nord-nordvest for vejsvinget Mølholmsvej-Lindskovvej.

I 2017 søgte Fremtidens Aalborg aktindsigt i materialet om denne proces. Det vedhæftede materiale er tilvejebragt ved aktindsigten. Materialet afslører, at 35 procent af affaldet var eternit, dvs. asbest, og der er ganske meget af det – hvert døgn blev der i en periode deponeret 20 vognlæs pr. døgn. Desuden viser dokumenterne, at der ingen bundmembran er etableret for deponiet – og som man også vil kunne se, ligger materialet ikke langt fra overfladen.

I forbindelse med deponeringen blev kystlinen vest for Aalborg by i dette område flyttet med omkring 700 meter, til dels ved brug af dette affald.

Det særligt bekymrende er, at kortene viser, at dette område, hvor der altså ligger ganske meget asbest begravet (se Nummer 1 på kort), er meget tæt på den påtænkte linjeføring for den 3. Limfjordsforbindelse og på de midlertidige stikveje, der skal etableres i forbindelse med anlægsarbejdet. Ved anlægsarbejdet er der således stor risiko for at der vil blive opgravet store mængder asbestholdig jord.

Det er ydermere usikkert, om deponierne har flyttet sig siden 1976 på grund af ændrede jordbundsforhold i området og om grænserne for deponierne i det hele taget blev overholdt, da deponeringen fandt sted. Talrige fotos, der viser knækkede asbestholdige tagplader indlejret i strandkanten ved linjeføringen, tyder på at det ikke er tilfældet.

En senere aktindsigt fra Tænketanken GeoHav dokumenterer dertil, at Transportministeriet ikke har oplyst planmyndigheden Vejdirektoratet om ministeriets eget kendskab til sagsakterne S1200-12 samt S1200-21 for opfyldning med asbestholdige materialer i Limfjorden inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Virkningerne på folkesundheden af forurening med asbest er særdeles veldokumenterede. Det er forbundet med enorme risici at påbegynde et omfattende anlægsarbejde i de områder, der her er tale om, da der vil blive blotlagt store områder med asbest.

TRUEDE ARTER

Det har længe været kendt, at der findes oddere *(Lutra lutra)* i LImfjorden, og det er dokumenteret at der lever oddere på Egholm ved den påtænkte linjeføring. Odderen var i 1980'erne tæt på at uddø i Danmark men overlevede nogle få steder i Jylland - blandt andet i Limfjordsområdet. Arten er fortsat fredet og beskyttet af Habitatdirektivet fra EU.

Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet (https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf) dokumenterer, at

Vejstøj har subtile, men signifikante negative effekter på mange arter, der ikke ses i forekomstdata, fx ændringer i fouragerings- og antiprædationsadfærd, forringet helbredstilstand, nedsat ynglesucces og lavere bestandstæthed […] Grævlinger og rådyr, der lever omkring vindmøller, har højere niveauer af stresshormoner end artsfæller, der ikke lever nær vindmøller, formentlig pga. støjen ifølge forfatterne […]. Tilsvarende påvirkninger af støj må for ventes på odder.

og

Der er ikke publiceret undersøgelser, der dokumenterer med nogen videnskabelig sikkerhed, at 'odder-fristeder' og kunstige huler kan anvendes til at forbedre den økologiske funktionalitet af yngleområder eller som erstatning for ødelagte yngleområder.

Især sidstnævnte skal give stor grund til bekymring. Vejdirektoratets udtaler til Nordjyske (https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/hunde-raeve-og-graevlinger-skal-skraemme-odderne-vaek-fra-motorvej-uansvarligt-kalder-modstandere-det/4728953) at

Vi kan ikke garantere, odderne ikke lider skade, så derfor tager vi det store skridt og fraviger beskyttelse efter reglerne i EUs direktiv. Vi har klar forhåbning om, at odderen ikke kommer til skade, og det lykkes at få odderen skræmt ud. Men det kan vi ikke garantere. Derfor bliver vi nødt til at bruge fravigelsesbestemmelse. Vi går ud fra worst case her og fraviger beskyttelsen…

Grundlaget for denne fravigelsesbestemmelse er, som det faglige notat fra DCE viser, ikke funderet i forskningsresultater – tværtimod.

Ved anlægsarbejdet er der store risici for at en truet dyrearts livsgrundlag bliver ødelagt for altid.

Med venlig hilsen

Hans Hyttel (forperson, Fremtidens Aalborg)
Bondropsgade 12A
9400 Nørresundby
Tlf. 31 75 45 20

Aalborg Kommune, Sekretariat, AFS
Stigsborg Brygge 5, Boks 222, 9400 Nørresundby

Hans Hyttel
Bondropsgade 12 A
9400 Nørresundby

16-08-2017

Afgørelse om aktindsigt

Du har den 4. juli 2017 bedt om aktindsigt i bilag til miljøgodkendelse af den 21. januar 1977.

Vi har den 11. august 2017 modtaget de ønskede bilag fra Rigsarkivet.

En kopi af bilagene vedlægges dette brev. Vi imødekommer din anmodning om aktindsigt fuldt ud.

Denne afgørelse er truffet efter miljøoplysningslovens §§ 2 og 4. Du kan finde reglerne på www.retsinformation.dk ved at søge efter lovbekendtgørelse nr. 102 af 26/01/2017

Venlig hilsen

Lasse P.N. Olsen
Rådmand

Søren Gais Kjeldsen
Direktør

Sekretariat, AFS

Miljø- og Energiforvaltningen
Stigsborg Brygge 5, Boks 222
9400 Nørresundby
9931 9400

Sagsnr.:
2017-032595
Dok.nr.:
2017-032595-29
Init.: MKI
EAN nr.: 5798003842547

Har du fået dette brev digitalt kan du svare ved at bruge "besvar"-knappen i Digital Post/eBoks. Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på aalborg.dk eller via Digital Post på borger.dk. Har du brug for hjælp til Digital Post kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000

Fra:	Erik Laursen <erl@sa.dk>
Sendt:	11. august 2017 11:33
Til:	Marco Kire
Emne:	Kopier af bilag vedr. j.nr. sag 8-76-1/26-5-76
Vedhæftede filer:	Kopier af bilag til sag 8-76-1.pdf

Kære Marco Kire

Hermed fremsendes scannede kopier af de 8 bilag, der er tilknyttet afgørelsen vedr. j.nr. 8-76-1/26-5-76.

Faktura for udført arbejde på i alt 2½ timer fremsendes separat fra Statens Administration.

Husk ved henvendelse i samme sag at oplyse vores j.nr. 17/10480

Venlig hilsen

RIGSARKIVET

Erik Laursen
Overassistent
Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 74 31
erl@sa.dk | www.sa.dk

Indsamling og Bevaring
Indtægtsdækket Virksomhed
Ll. Sct. Hans Gade 5 | 8800 Viborg

Landsarkivet for Nørrejylland

AMK-01

Nordjyllands Amtskommune
Teknisk Forvaltning

1970 - 1986
Journalsager, Amtsvandv.
godk. og tilsyn, Aalborg
Kommune

8
75 11 26 7 86 -
76 1 26 6 76

5628



AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 13. oktober 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76
PB/lv

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 1

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden

Som ejer af de tilgrænsende arealer skal Aalborg kommune under henvisning til bekendtgørelse om godkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v. hermed ansøge Nordjyllands amtsråd om tilladelse til at foretage opfyldning i Limfjorden som angivet på ./. vedlagte plan i mål 1:2000 dateret 27.8.1975, rev. 23.3.1976.

Som det formentlig allerede er amtsrådet bekendt, har der hidtil fundet en opfyldning sted af den på matr.nr. 34 a beliggende sø (nord for Mølholmsvej). Denne opfyldning, der var påbegyndt før 1. oktober 1976 af Aalborg Portland Cementfabrik som tidligere ejer af arealet, agtes indstillet for at sikre de resterende rekreative interesser omkring søen og derpå erstattet af den skitserede opfyldningsmulighed i Limfjorden. Denne opfyldning og afrunding af kystlinien skal i øvrigt ses i sammenhæng med planlægningen vedrørende rekreative områder for vestbyen.

Det kan i øvrigt oplyses, at man ved skrivelse af 8. april 1976 har ansøgt kystinspektoratet om tilladelse til den ønskede opfyldning og inddragelse af søterritoriet.

Opfyldningen ønskes påbegyndt snarest, og arbejdet agtes udført etapevis som illustreret på ovennævnte plan. Dæmning til afgrænsning af etape II 2b vil blive etableret samtidig med, at opfyldningen af arealet indenfor etape II 2a pågår, og når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmningen kan fremskaffes. Dæmningen for etape II kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - an-

— 2b.

Nordjyllands Amtsråd
OKT 1976
Jour. Nr. J. nr. 8-76-1/26-5-76

skueliggjort som etape 2 a og 2 b.

Hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregnes afsluttet i løbet af 2 år.

Opfyldningen vil bestå af affaldsprodukter fra cementfabrikken.

Opfyldningsområdet vil, medens arbejdet foregår, være indhegnet og aflåst og kun være tilgængeligt gennem en port, ligesom Aalborg kommune vil holde løbende kontrol med tilkørslen af affaldet.

Amtsrådets godkendelse af den således beskrevne virksomhed imødeses venligst.

Venlig hilsen

Hans Brusgaard

/ Johs. Jensen

Ingen Hensigt
mellem ny dæmning
og eksist.

Ø 100.

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Nedg
mod

(0,5)

åben grøft

(0,5)

(0,9)

Svanholmsgrøften

(0,5)

(0,7)

NORD

(1,3)

(1,4)

(1,4)

gennemløb

-740

(1,6)

åben grøft

Sø

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

LIMFJORDEN

mt. kystlinie

sist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

ETAPE 1

Er opfyldt.

midlertidig dæmning

Ø60. Udvidet spildevand

Nedgangsbrønd.

gennemløb

Nedgangsbrønd med Havbrøvandet

åben grøft

Kolonihaver

Sø

frontmur

opfyldt areal

34 9

Køkkenhaven

Stål - asparges

Mølholmsvej

Nordens Huse

Lindskovvej

Mispelvej

10 m vej

5 m sti

7 m

1. OPFYL

2. OPFYL

1-04-325

bepl.

åben grøft

opfyldt areal

34 a

1-04-766

Sø

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5176 Bil. nr. 2

NORDEN

Sø

Mølholmsvej

Kvædevej

-682

-296

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

belig:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Svanholmsgrøften

NORD

åben grøft

åben grøft

gennemløb

−740

Sø

4 m bred sti

(0,5)

(0,5)

(0,9)

(0,7)

(1,3)

(1,4)

(1,4)

(1,6)

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

(1,6)

(1,0)

(1,9)

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

gennemløb

Nedgravsbrønd

ETAPE 1

Er opfyldt.

opfyldt

34

åben grøft

Sø

frontmur

Kolonihaver

Nedgravsbrønd.

midlertidig dæmning

10 m vej

5 m sti

7 m

Mispelvej

Lindskovvej

Nordens Huse

Mølholmsvej

-808

-114

1. OP

2. OP

opfyldt areal

34 ?

bepl.

åben grøft

1-04-766

Sø

Sø

NORDEN

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 2

+060 +061 172 +219 228+ 179+ 175

(1,2) (1,9) (1,6) (2,3) (2,2) (2,9) (1,5) (0,3) (0,5) (1,6) (2,4) (0,5) (2,5) (1,3) (1,1) (1,9) (0,2) (2,1) (2,3) (2,1)

-682 -296

Kvædevej

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

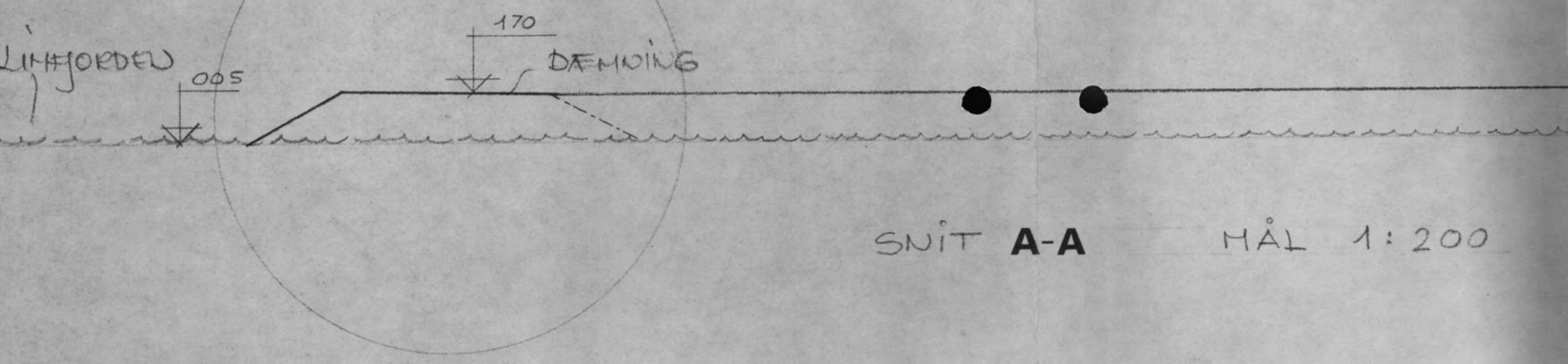
2. OPFYLDNING, ETAPE 2

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FYLDPLADSER
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76
sign.:	

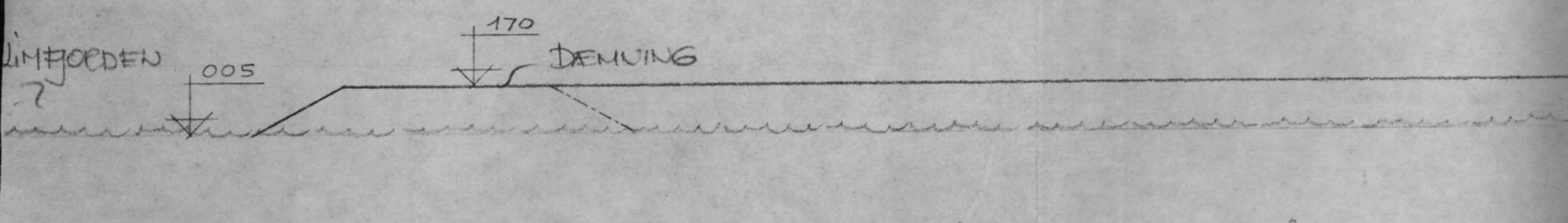
STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

130600.

SE SNIT **A-A** MÅL 1:50



SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200

EKSIST. KYSTLINIE

170

040

FREMT. TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

MIDTJERTIDIG DEMNING

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

EKSIST. KYSTLINIE

UG)

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

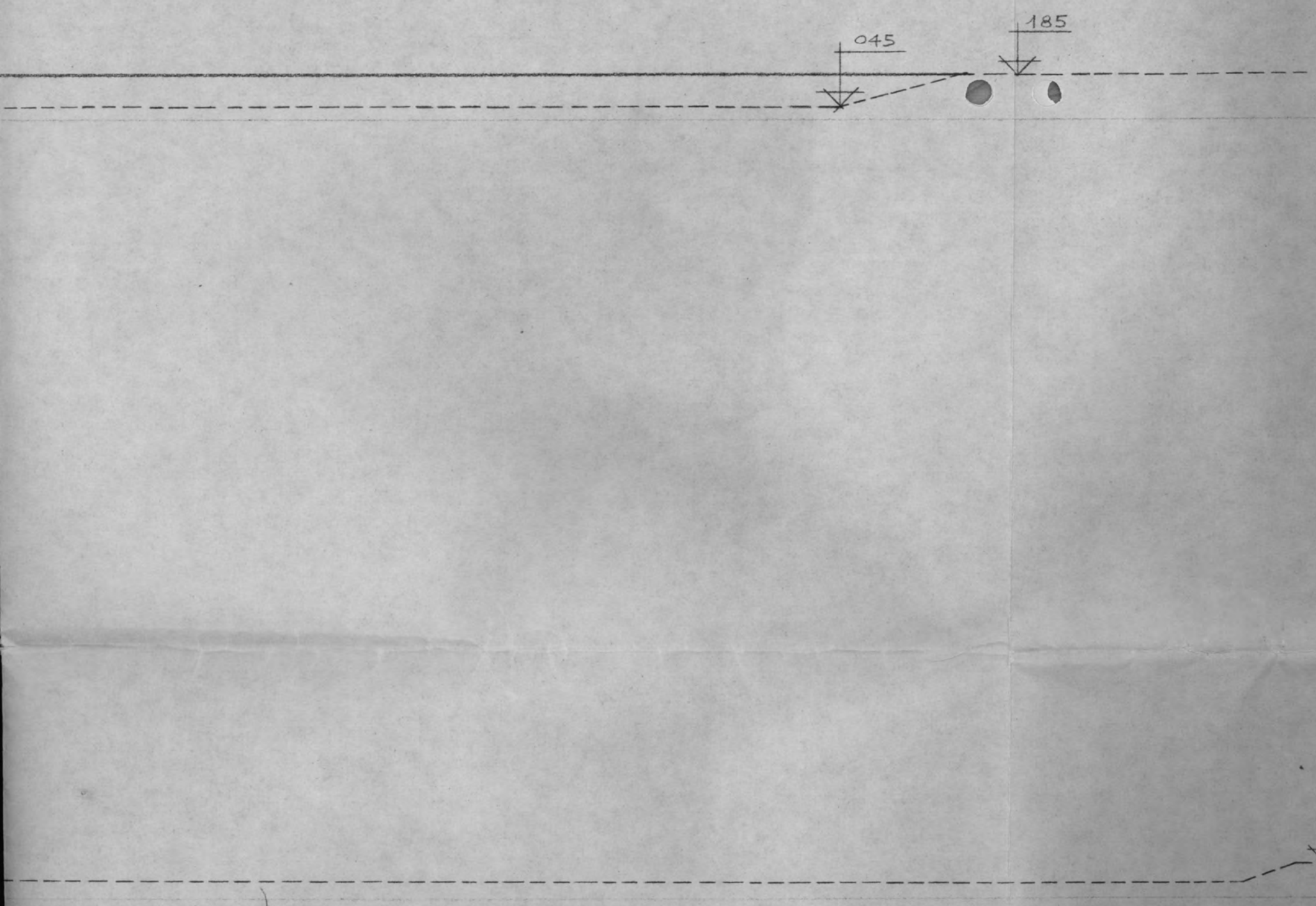
8 M

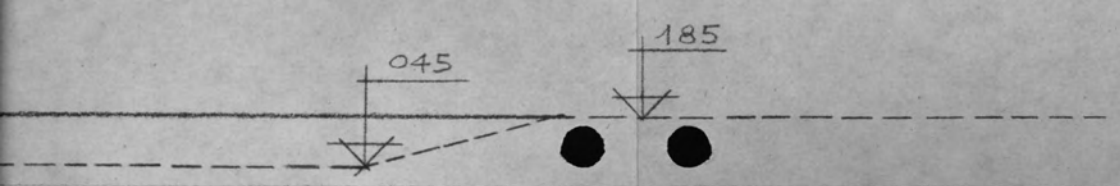
170

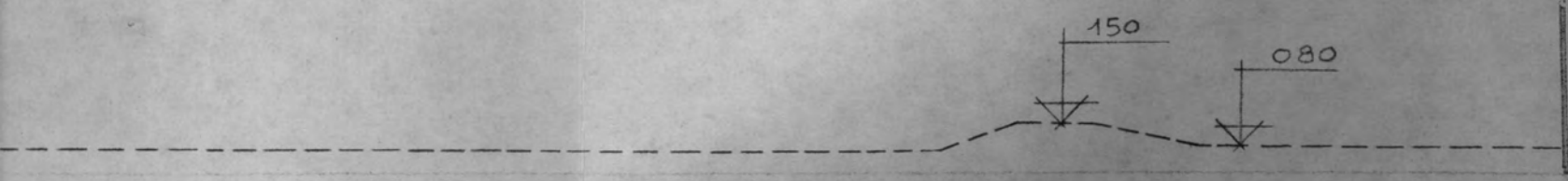
30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

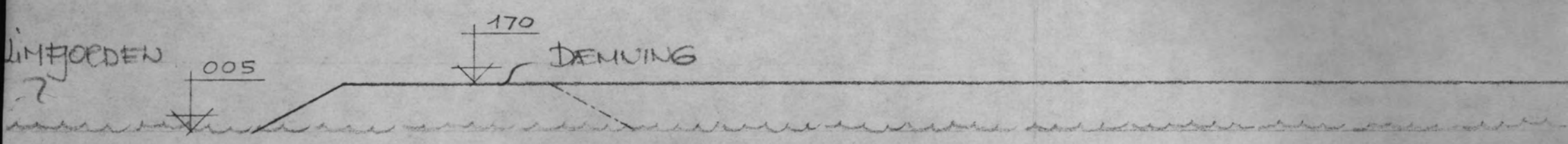

045
185
150
EKSIST. TERRÆN



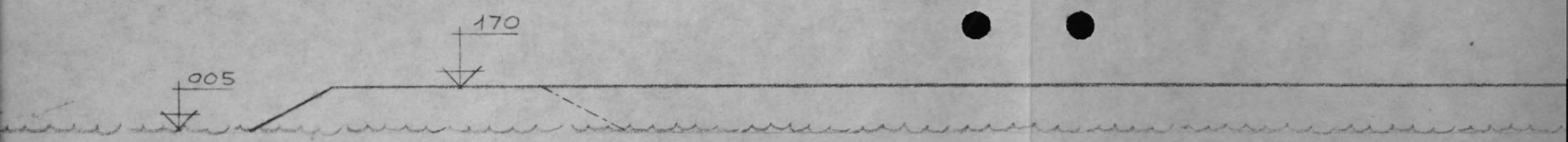


Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200



SNIT **C-C** MÅL 1:200

EKSIS. JAVTVANDSOMRÅDE

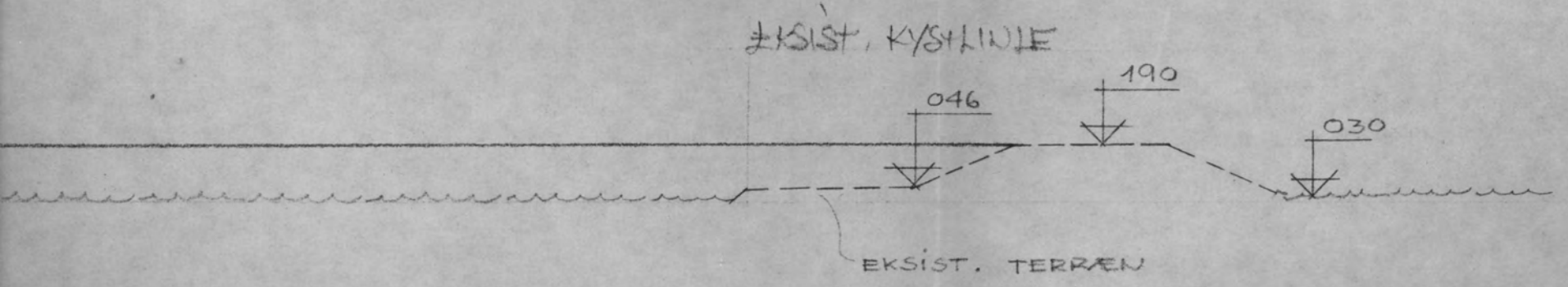
MIDTJERTIDIG DEN

1:200

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVALDSOMRADE

1:200



1:200

DIG DÆMNING

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

8 M

170

30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

25CM GRUS

DÆMNING : FYLDJORD

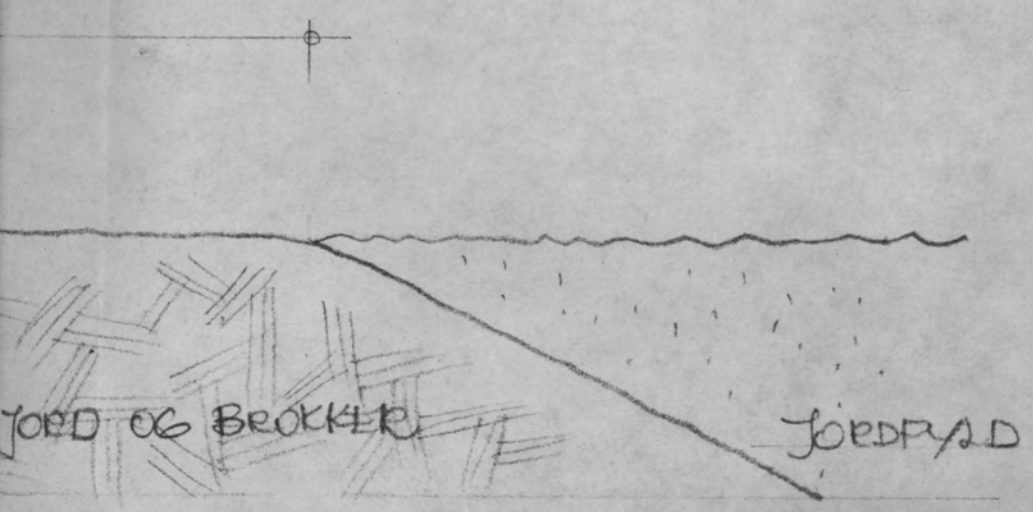
20cm sand

FILTERVÆV

SNIT

a = 2

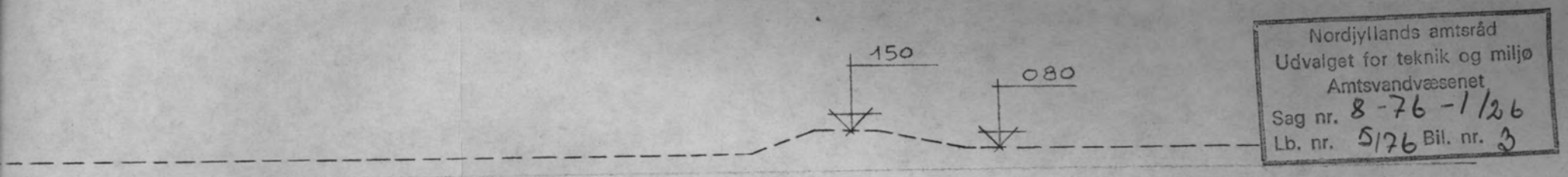
EKSIST. TERRÆN



SNIT **A-A** MÅL 1:50

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØ
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FY

STADSGARTNERENS
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefo



Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

belig: MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM	mål: 1:200, 1:50
	tegn nr.: 02
	tegn af:
sag: 75711, NORDEN	dato: 23-03-76
	rev.:
emne: RETABLERING AF FYLDPLADSER - SNIT	sign.:

STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

AALBORG KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING

STADSGARTNEREN

Vesterbro 18 | 9000 Aalborg | Telefon (08) 12 72 22 | Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 22. november 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr.

Nordjyllands Amt
Udvalget for teknik og miljø
Att.: Ing. Langtved Larsen
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 2-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 4

Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden".

Refererende til telefonisk drøftelse skal vi nedenfor kort besvare de spørgsmål, som De har stillet angående opfyldningen. Spørgsmålene vedrørende grøften og det eksisterende kloakudløb er ikke afklaret endnu. Svarene vil tilgå Dem såsnart de foreligger.

1. Muligheder for adgang.
Arealet er kun tilgængeligt gennem indkørslen ved Mølholmsvej. Indkørslen er normalt afspærret med en låge og en kæde, der låses sammen. Langs Mølholmsvej er der opstillet et trådhegn i fletvæv ca. 1,2 m høj og fæstnet på træstolper, samme type hegn findes langs hele østskellet. Mod vest er arealet afgrænset af eksisterende diger ca. 1 m over terræn og er faktisk ikke tilgængeligt fra denne side.

2. Affaldets herkomst.
Affaldet kommer udelukkende fra Dansk Eternit Fabrik A/S. Muligvis vil Aalborg kommune supplere opfyldningen, men dette bliver i så tilfælde med ren bygningsaffald.

3. Tidspunkt for affaldsdeponering.
Mellem kl. 6.00 og kl. 22.00

4. Tilsynet.
Tilsynet vil blive ført af Aalborg kommune gennem en fast tilsynsførende inden for normal arbejdstid. Affaldet kan deponeres uden for denne tid ved at Dansk Eternit Fabrik's chaufførerer får en nøgle til rådighed i disse situationer.

5. Mængder.
Ca. 20 læs affald pr. døgn.

Nordjyllands Amtsråd
2 DEC. 1976
Tekn. Forv. J. nr.
8-76-1/26-5-76

Dato 22. november 1976 Til Nordjyllands Amt, Digtervejen 1, Skalborg

6. Specifikation af affaldets sammensætning.
   Eternit: ca. 35%
   Siporex: ca. 55%
   Diverse: ca. 10%

7. Stoffer der kan udvaskes.
Samme som for beton.

8. Analyseresultater af søen.
Er vedlagt.

9. Aalborg kommune er ikke bekendt med støvgener fra området. Affaldet bliver succesivt afdækket med overjord.

10. Som overjord vil der blive anvendt muldjord, der tilsås med græs.

11. Der bliver opfyldt til kote 1,50 m ved Limfjordskysten og til kote 1,90 m (eksis. terræn) ved den eksisterende dæmning.

12. Dæmningen bliver udført i henhold til kystinspektoratets anvisninger med fyldjord og ren bygningsaffald.

13. Efterhånden som vandet i opfyldningsområdet stiger bliver det pumpet ud af opfyldningsområdet.

Med venlig hilsen

Johs. Jensen
Stadsgartner

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

4)

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltn

Udtagningssted: Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalbo

Dato: 30-12. 1975

Art: Prøven er udtaget grundet forekomst af talrige døde fisk.

Kl.: Luftens temperat.°C Vandets temperat.°C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1494
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			10.2
	BI-5	mg/l		1.7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		22
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.16
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.20
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.38
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.51
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.35

Særdeles højt pH.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: I pladsv. Mølholms Cementfabr. fylde v/. Aalborg

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat. °C ..... Vandets temperat. °C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1569
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			9.85
	BI-5	mg/l		7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		36
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.8
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.69
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.33
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.56
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.61
	klorid	mg/l		401
	ortho phosphor	mg/l		0.24
	kviksølv mikrogram/l	µg/l		0.3

Særdeles højt pH.

Undersøgelse af en Siporex-sten, gav følgende resultat:
16 mikrogram kviksølv/kg sten.
Noget af stenen blev knust og denne prøve var i stand til at få pH i en vandprøve til at stige fra 5,8 til 10,3.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

F6

Spildevandsanalyse

NYT TLF.-NR.

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 10 04 10

S nr.: 1000

Vandprøven er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
16 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: II Nordens Kridt-grav (vandski-bane)

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat.°C ..... Vandets temperat.°C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1570
Prøvens udseende			
Prøvens lugt			
Prøvens farve			
Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
Opl. sammat stof (total)	mg/l		
pH			8,10
[illegible]	mg/l		3
BI5 modificeret	mg/l		
Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		8
COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
Henstandstid	dg		
Total kvælstof (N)	mg/l		4.6
Ammoniakkvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.01
Nitritkvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.03
Nitratkvælstof (NO_3-N)	mg/l		4.6
Total fosfor (P)	mg/l		0.03
[illegible]	mg/l		113.
[illegible]	mg/l		0.01
[illegible] mikrogram/l	µg/l		0.2

Ret højt pH.

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet
Laboratoriets attestation

Laboratoriets bemærkninger

FREDNINGSPLANUDVALGET
FOR NORDJYLLANDS AMT
Aalborghus slot
Postbox 863 - 9100 Aalborg
Telefon (08) 16 15 22

Aalborg, den 21. december 1976
F.N.A. j. nr. 5407-17-6/76 NS/kj

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 5

Aalborg kommune
Teknisk forvaltning
Stadsgartneren
Vesterbro 18
9000 Aalborg

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden, NV for matr. nr. 34 a Hasseris by og sogn

Under henvisning til Kommunens skrivelse af 16. december 1976 skal Fredningsplanudvalgets sekretariat herved meddele Kommunen, at udvalget har været involveret i sagsbehandlingen i forbindelse med Ministeriet for offentlige arbejders godkendelse af opfyldningen på søterritoriet. Efter at have vurderet det nu fremsendte materiale finder sekretariatet, at der i den af Ministeriet for offentlige arbejder den 15. oktober 1976 meddelte tilladelse er indeholt de krav man fra naturfredningsmæssige side må stille til opfyldningen. Yderligere tilladelse efter naturfredningsloven skønnes derfor ikke nødvendig.

Sekretariatet har endvidere noteret sig, at sagen i øjeblikket behandles efter miljøloven.

Med venlig hilsen

Nils Schou
skovtekniker

Nordjyllands Amtsråd
22 DEC 1976
Tekn. Forv. J. nr. 8-76-1/26 5-76

Til orientering:
Nordjyllands amtsråd, Amtsvandvæsenet, att. hr. Sterregaard, Digtervejen 1, 9200 Aalborg SV.

6

Ministeriet for offentlige arbejder

(Trafikministeriet)

Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K., Tlf. (01) 12 62 42 . Telex 22 275 moa dk. . Postgiro 2 61

Nordjyllands amtsråd den
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. S-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 6

15. oktober 1976.

Journal nr. S. 1200-12.
(Bedes anført i besvarelsen).

Brev nr. S. 1209

Ålborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
9100 Ålborg.

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
27 OKT. 1976
STADSGARTNERENS
TEGNESTUE

JF/HL/LKa.
Stadsgartneren
Journ. nr. 2.4.11.1-1/1
Modtaget
Sagsbeh.
Kystinspektoratet.

I en til kystinspektoratets indsendt, af samme hertil videresendt skrivelse af 22. april 1976 har Ålborg kommune, Magistratens 2. afd. (j.nr. 2.4.11.1-1/76) ansøgt om ministeriet for offentlige arbejders tilladelse til, at foretage opfyldning af et areal af søterritoriet i Limfjorden vest for Ålborg ud for den tidligere cementfabrik "Norden" således som nærmere angivet på de med skrivelsen fulgte planer tegning nr. 01 og 02.

Det fremgår af sagen, at Ålborg kommune ejer samtlige arealer, der grænser op til den pågældende kyststrækning, og at disse samt de ved opfyldningen indvundne arealer påtænkes udlagt som grønne områder, samtidig med at de eksisterende vandgrave afrundes og udlægges som små søer.

Det fremgår endvidere af sagen, at opfyldningen agtes foretaget i etaper, og at der under arbejdets udførelse opføres midlertidige dæmninger bestående af materialer af en sådan grovhed, at der ikke kan ske udtrækning af fyldmaterialer. Hvor dæmningen ved etape 2a og 2b danner afgrænsning for opfyldningen ud mod fjorden, forudsættes dæmningens yderside beklædt med storsten, ligesom det er oplyst at kommunen efterhånden som sten kan fremskaffes, også agtes at afdække den ved ministeriets skrivelse af 24. marts 1974 godkendte indfatning med storsten, således at hele kyststrækningen fra Nordens bro og sydpå ud for de af kommunen ejede arealer for en ensartet solid stenindfatning mod fjorden.

I denne anledning skal man efter stedfunden brevveksling med miljøministeriet, handelsministeriet, fiskeriministeriet og farvandsdirektoratet meddele, at den ansøgte tilladelse herved gives på følgende vilkår:

1. Der skal mindst 3 uger forinden gives farvandsdirektoratet meddelelse om tidspunktet for arbejdets påbegyndelse og forventede varighed.
2. 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.
3. Der må til opfyldningen alene anvendes neutralt uorganisk materiale således, at enhver ulempe for omgivelserne undgås.
4. Indfatningen ud mod fjorden, som udføres, forinden opfyldningen påbegyndes, skal vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand.
5. Opfyldningen skal tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato.
6. Det opfyldte areal skal snarest muligt efter arbejdets afslutning søges matrikuleret.
7. Der skal sikres offentligheden passagemulighed langs den nye kystlinie.
8. Indfatningens (dæmningens) anlæg på ydersiden skal være a = 2, og der skal til at danne et jævnt underlag for det forudsatte filtervæv afrettes med et 20 cm tykt sandlag på det udlagte fyldmateriale.
9. Indfatningen skal holde en afstand på mindst 50 m fra 4-m kurven ved sejlløbets sydside.
10. Der må ikke uden ministeriet for offentlige arbejders tilladelse foretages udvidelser eller væsentlige ændringer af opfyldningen.
11. Der skal til ministeriet for offentlige arbejder og farvandsdirektoratet samtidig med arbejdets afslutning indsendes henholdsvis 2 og 1 eksemplar af en plan, der viser opfyldningens endelige udformning, dybden umiddelbart uden for stenkastningen samt afstanden ud til 4-m kurven ved sejlløbets sydside.

Det tilføjes, at kommunen først erhverver ejendomsret til det opfyldte areal, når samtlige ovennævnte vilkår er opfyldt, at ejendomsretten til det opfyldte areal atter bortfalder, såfremt arealerne pány kommer til at henligge overskyllet af søen som en del af søterritoriet, og der ikke i løbet af 1 år foretages det fornødne til indfatningens behørige istandsættelse og arealets fornyede opfyldning, samt at tilladelsen ikke fritager for det ansvar, som efter almindelige retsregler

måtte kunne pålægges kommunen, såfremt den ved opfyldningen skete ændring i den eksisterende kystlinie måtte medføre skadelige påvirkninger på andre ejendomme.

P. M. V.

E.B.

F. Klokker.

AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 8. april 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76

FC/ev

Kystinspektoratet
Højbovej 1
762o Lemvig

KOPI

Vedr.: Opfyldning ved Limfjorden.

Under henvisning til vort sidste møde vedrørende ovennævnte fremsendes hermed 7 stk. tegninger angående afrundingen af Limfjordens sydlige kystlinie vest for Aalborg og retablering af fyldpladsen ved industrivirksomheden "Norden" samt snittegninger af den fremtidige dæmning.

Som det fremgår af tegning nr. 01, vil arbejdet blive udført etapevis begyndende med etape 1.

Dæmning til etape 2 vil blive etableret sideløbende med opfyldningen af arealet inden for etape 1, når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmning kan fremskaffes.

Dæmning til etape 2 kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - anskueliggjort som etape 2 a og 2 b, men hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregner vi at afslutte i løbet af 2 år.

Med venlig hilsen

Rådmanden

/ Stadsgartneren

Bilag:
7 stk. tegninger af retablering af fyldpladser - tegn. nr. 01
7 stk. tegninger af snit - tegn. nr. 02

2-1-1-1

2. december 1976.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1126
Lb. nr. 5/176 Bil. nr. 7

7.

F. Amegs.

F.A.: Den tilsynsførende er ikke på pladsen Hanstedt. Det påregnes, at den tilsynsførende er der ca 2 timer pr. dag.

Oplysning kun på alm. arbejdsdage Mandag - Søndag kl 6.00 - kl 22.00. Der deponeres ikke affald på lørdage samt søn- og helligdage.

Mild vikos med græs. To gange pr. år. 15-20 cm overjord. Brændt stål sønder anvendes til retableringsformål.

Dalberg A. driver pladsen.
Dalberg A. tilkører overskudsjord og rent byggeriaffald til dæmningen.
Ingen forædlingsindustri m.v.

Der forventes senere projekt vedr. udlab fra Hladt og gadst.

L.L. ringer til T.T. vedr. dæmningen.

4. januar 1976.

8.

Ing. Madsen, Dansk Eternitfabrik Hls.

12 11 22.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 8.

Diverse: ca 10%.

Diverse dåtter over brugt emballage (papir, plastic) samt støv fra opfyldning inden- og udendørs.

Kun hørsel pr. dag. hverdage.

Siporex Slyngen.

10. januar 1977.

Containere til alt affald.

Arbejder i to-holdsskift.

Hører med affald i 16 timer af døgnet.

Mellem kl. 16.00 og kl. 22.00 én bil pr. time. Evt. én bil mellem kl. 6.00-kl. 7.00.

OK med vilkår nr. 2.

Landsarkivet for Nørrejylland

AMK-01

Nordjyllands Amtskommune
Teknisk Forvaltning

1970 - 1986
Journalsager, Amtsvandv.
godk. og tilsyn, Aalborg
Kommune

8
75 11 26 7 86 -
76 1 26 6 76

5628



AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 13. oktober 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76
PB/lv

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 1

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden

Som ejer af de tilgrænsende arealer skal Aalborg kommune under henvisning til bekendtgørelse om godkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v. hermed ansøge Nordjyllands amtsråd om tilladelse til at foretage opfyldning i Limfjorden som angivet på ./. vedlagte plan i mål 1:2000 dateret 27.8.1975, rev. 23.3.1976.

Som det formentlig allerede er amtsrådet bekendt, har der hidtil fundet en opfyldning sted af den på matr.nr. 34 a beliggende sø (nord for Mølholmsvej). Denne opfyldning, der var påbegyndt før 1. oktober 1976 af Aalborg Portland Cementfabrik som tidligere ejer af arealet, agtes indstillet for at sikre de resterende rekreative interesser omkring søen og derpå erstattet af den skitserede opfyldningsmulighed i Limfjorden. Denne opfyldning og afrunding af kystlinien skal i øvrigt ses i sammenhæng med planlægningen vedrørende rekreative områder for vestbyen.

Det kan i øvrigt oplyses, at man ved skrivelse af 8. april 1976 har ansøgt kystinspektoratet om tilladelse til den ønskede opfyldning og inddragelse af søterritoriet.

Opfyldningen ønskes påbegyndt snarest, og arbejdet agtes udført etapevis som illustreret på ovennævnte plan. Dæmning til afgrænsning af etape II 2b vil blive etableret samtidig med, at opfyldningen af arealet indenfor etape II 2a pågår, og når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmningen kan fremskaffes. Dæmningen for etape II kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - an-

— 2b.

Nordjyllands Amtsråd
OKT 1976
Jour. Nr. J. nr. 8-76-1/26-5-76

skueliggjort som etape 2 a og 2 b.

Hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregnes afsluttet i løbet af 2 år.

Opfyldningen vil bestå af affaldsprodukter fra cementfabrikken.

Opfyldningsområdet vil, medens arbejdet foregår, være indhegnet og aflåst og kun være tilgængeligt gennem en port, ligesom Aalborg kommune vil holde løbende kontrol med tilkørslen af affaldet.

Amtsrådets godkendelse af den således beskrevne virksomhed imødeses venligst.

Venlig hilsen

Hans Brusgaard

/ Johs. Jensen

Ingen Hensigt
mellem ny dæmning
og eksist.

Ø 100.

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Nedg
mod

(0,5)

åben grøft

(0,5)

(0,9)

Svanholmsgrøften

(0,5)

(0,7)

NORD

(1,3)

(1,4)

(1,4)

gennemløb

-740

(1,6)

åben grøft

Sø

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

LIMFJORDEN

mt. kystlinie

sist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

ETAPE 1

Er opfyldt.

midlertidig dæmning

Ø60. Udvidet spildevand

Nedgangsbrønd.

gennemløb

Nedgangsbrønd med Havbrøvandet

åben grøft

Kolonihaver

Sø

frontmur

opfyldt areal

34 9

Køkkenhaven

Stål - asparges

Mølholmsvej

Nordens Huse

Lindskovvej

Mispelvej

10 m vej

5 m sti

7 m

1. OPFYL

2. OPFYL

1-04-325

bepl.

åben grøft

opfyldt areal

34 a

1-04-766

Sø

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5176 Bil. nr. 2

NORDEN

Sø

Mølholmsvej

Kvædevej

-682

-296

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

belig:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

eksist. dæmning

oversvømmet areal

Svanholmsgrøften

NORD

åben grøft

åben grøft

gennemløb

−740

Sø

4 m bred sti

(0,5)

(0,5)

(0,9)

(0,7)

(1,3)

(1,4)

(1,4)

(1,6)

(1,8)

(0,7)

(1,8)

(1,8)

(1,8)

(1,6)

(1,7)

(1,8)

(1,9)

(1,6)

(1,0)

(1,9)

fremt. kystlinie

eksist. kystlinie

ETAPE 2 B

lavtvandsområde

midlertidig dæmning

ETAPE 2 A

forslag til opfyldning

gennemløb

Nedgravsbrønd

ETAPE 1

Er opfyldt.

opfyldt

34

åben grøft

Sø

frontmur

Kolonihaver

Nedgravsbrønd.

midlertidig dæmning

10 m vej

5 m sti

7 m

Mispelvej

Lindskovvej

Nordens Huse

Mølholmsvej

-808

-114

1. OP

2. OP

opfyldt areal

34 ?

bepl.

åben grøft

1-04-766

Sø

Sø

NORDEN

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 2

+060 +061 172 +219 228+ 179+ 175

(1,2) (1,9) (1,6) (2,3) (2,2) (2,9) (1,5) (0,3) (0,5) (1,6) (2,4) (0,5) (2,5) (1,3) (1,1) (1,9) (0,2) (2,1) (2,3) (2,1)

-682 -296

Kvædevej

9-50-548

1. OPFYLDNING, ETAPE 1

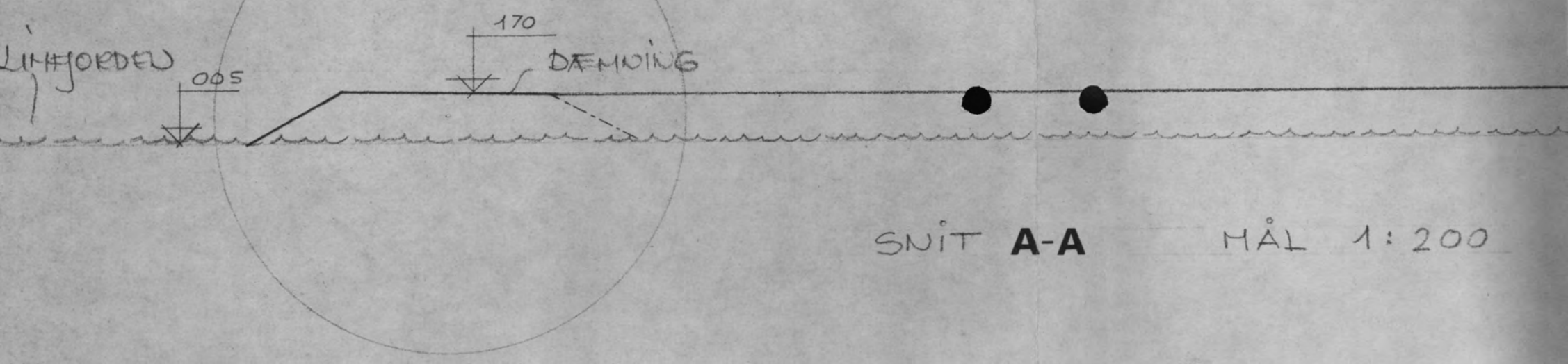
2. OPFYLDNING, ETAPE 2

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FYLDPLADSER
mål:	1:2000
tegn nr.:	01
tegn af:	
dato:	27-8-75
rev.:	23-3-76
sign.:	

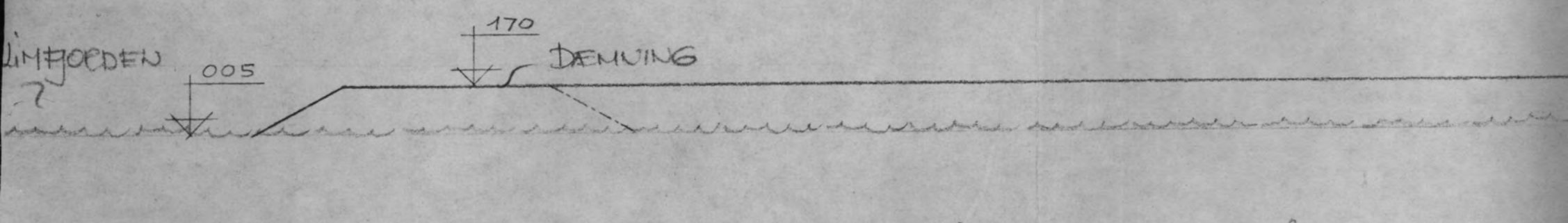
STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

130600.

SE SNIT **A-A** MÅL 1:50



SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200

EKSIST. KYSTLINIE

170

040

FREMT. TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

MIDTJERTIDIG DEMNING

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

EKSIST. KYSTLINIE

UG)

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

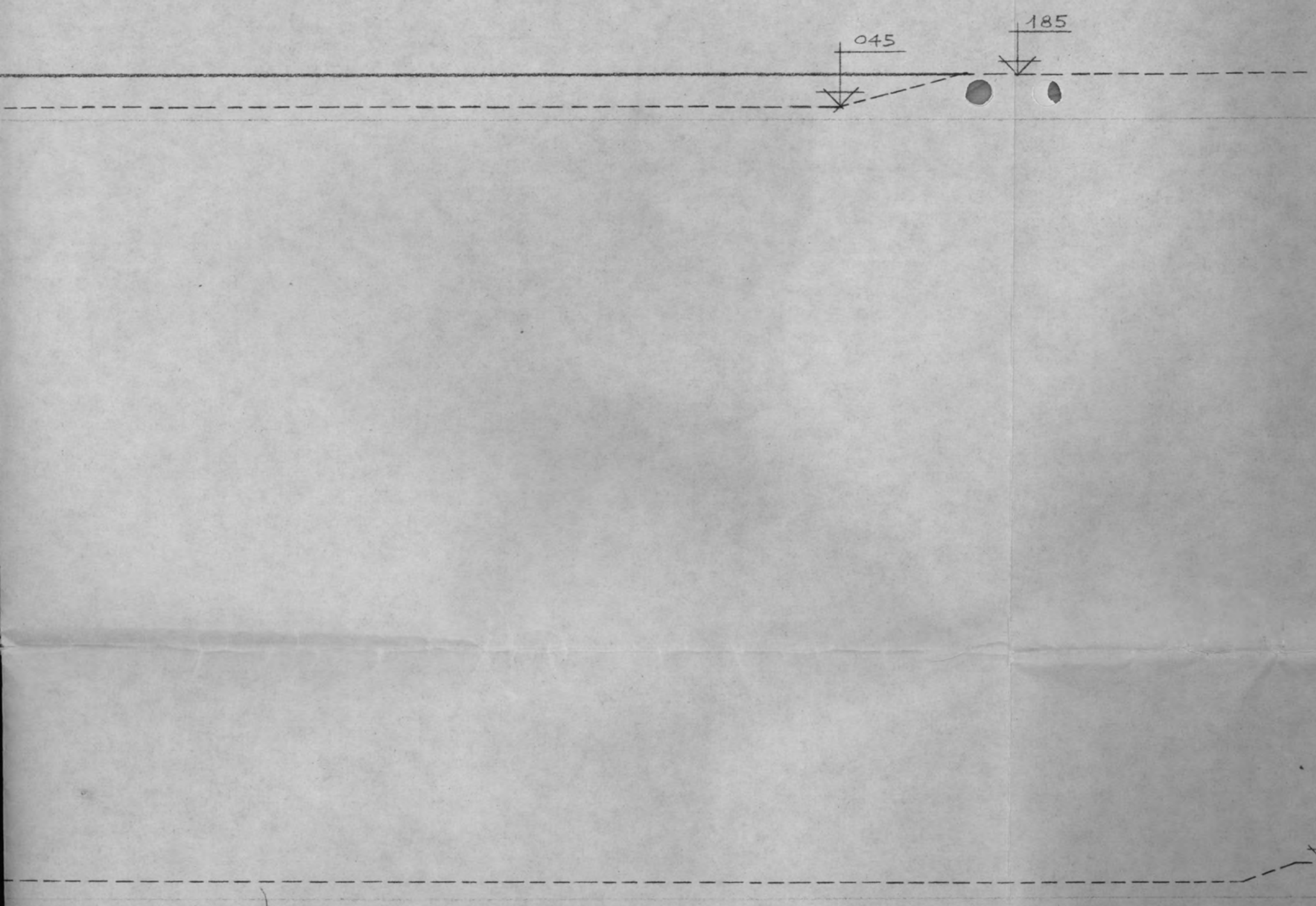
8 M

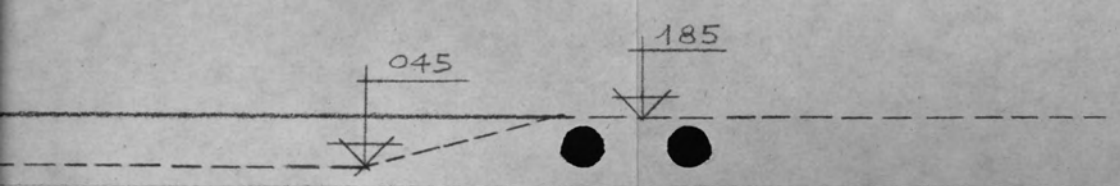
170

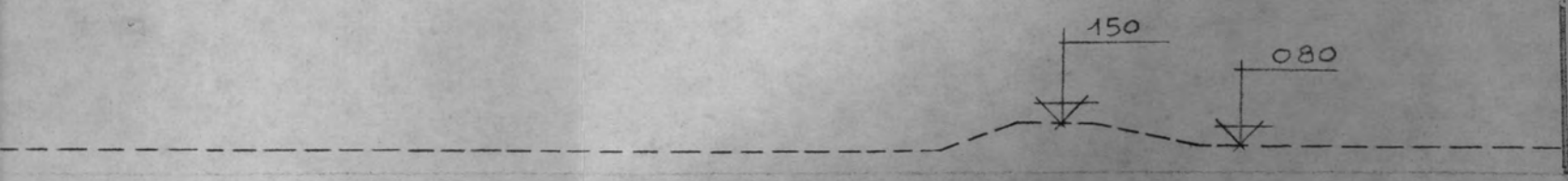
30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

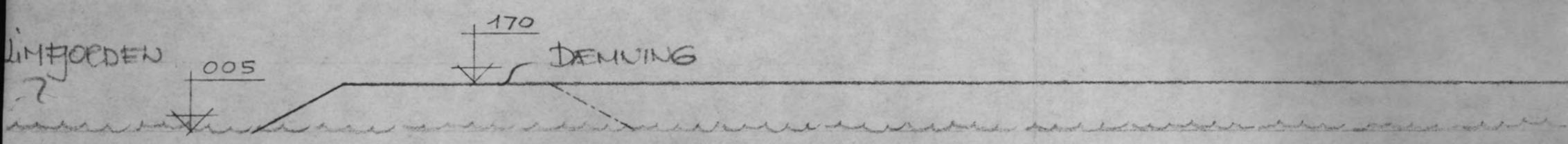

045
185
150
EKSIST. TERRÆN



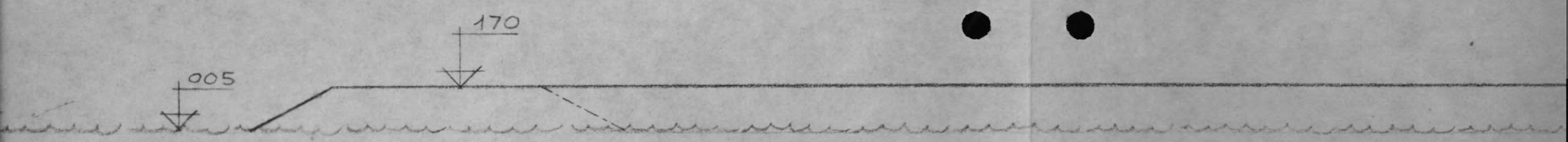


Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

SNIT **A-A** MÅL 1:200



SNIT **B-B** MÅL 1:200



SNIT **C-C** MÅL 1:200

EKSIS. JAVTVANDSOMRÅDE

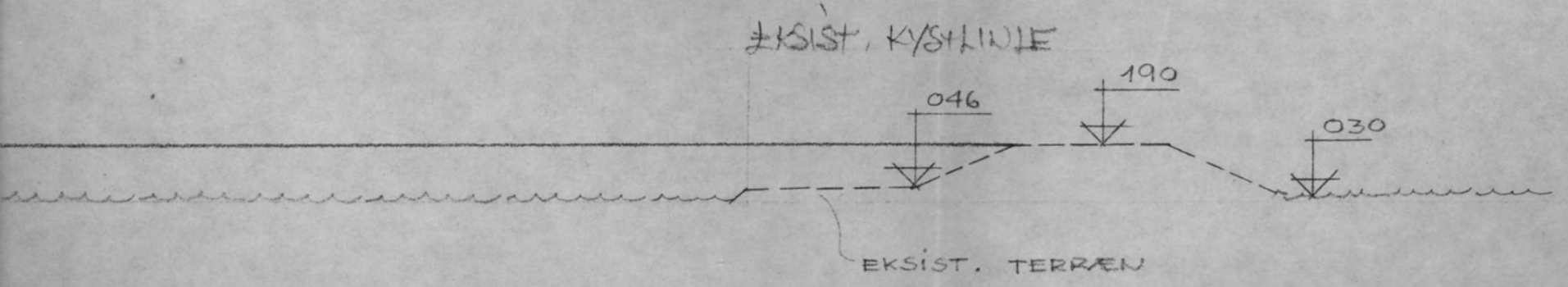
MIDTJERTIDIG DEN

1:200

FREMTIDIG TERRÆN

EKSIS. JAUTVANDSOMRÅDE

1:200



1:200

DIG DÆMNING

EKSIST. TERRÆN

EKSIST. KYSTLINIE

046

170

070

8 M

170

30CM HÅNDSTEN

50CM STORSTEN

LIMFJORDEN

25CM GRUS

DÆMNING : FYLDJORD

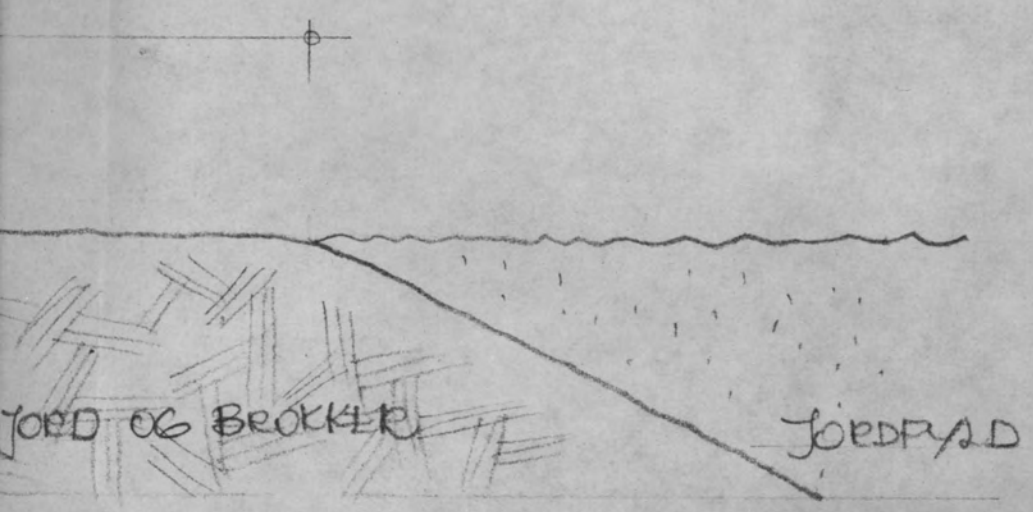
20cm sand

FILTERVÆV

SNIT

a = 2

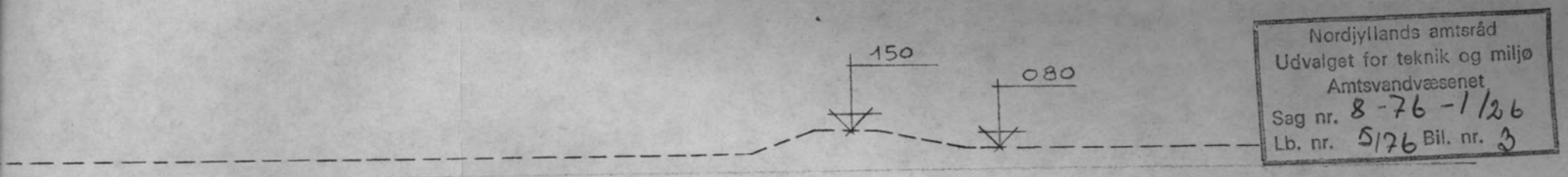
EKSIST. TERRÆN



SNIT **A-A** MÅL 1:50

beliggenhed:	MØLHOLMSVEJ, MØ
sag:	75711, NORDEN
emne:	RETABLERING AF FY

STADSGARTNERENS
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefo



Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 3

belig: MØLHOLMSVEJ, MØLHOLM	mål: 1:200, 1:50
	tegn nr.: 02
	tegn af:
sag: 75711, NORDEN	dato: 23-03-76
	rev.:
emne: RETABLERING AF FYLDPLADSER - SNIT	sign.:

STADSGARTNERENS KONTOR
Vesterbro 18, 9000 Aalborg, Telefon (08) 12 72 22

AALBORG KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING

STADSGARTNEREN

Vesterbro 18 | 9000 Aalborg | Telefon (08) 12 72 22 | Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 22. november 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr.

Nordjyllands Amt
Udvalget for teknik og miljø
Att.: Ing. Langtved Larsen
Digtervejen 1
9200 Aalborg SV

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 2-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 4

Vedr.: Opfyldning af søteritoriet vest for Aalborg ved "Norden".

Refererende til telefonisk drøftelse skal vi nedenfor kort besvare de spørgsmål, som De har stillet angående opfyldningen. Spørgsmålene vedrørende grøften og det eksisterende kloakudløb er ikke afklaret endnu. Svarene vil tilgå Dem såsnart de foreligger.

1. Muligheder for adgang.
Arealet er kun tilgængeligt gennem indkørslen ved Mølholmsvej. Indkørslen er normalt afspærret med en låge og en kæde, der låses sammen. Langs Mølholmsvej er der opstillet et trådhegn i fletvæv ca. 1,2 m høj og fæstnet på træstolper, samme type hegn findes langs hele østskellet. Mod vest er arealet afgrænset af eksisterende diger ca. 1 m over terræn og er faktisk ikke tilgængeligt fra denne side.

2. Affaldets herkomst.
Affaldet kommer udelukkende fra Dansk Eternit Fabrik A/S. Muligvis vil Aalborg kommune supplere opfyldningen, men dette bliver i så tilfælde med ren bygningsaffald.

3. Tidspunkt for affaldsdeponering.
Mellem kl. 6.00 og kl. 22.00

4. Tilsynet.
Tilsynet vil blive ført af Aalborg kommune gennem en fast tilsynsførende inden for normal arbejdstid. Affaldet kan deponeres uden for denne tid ved at Dansk Eternit Fabrik's chaufførerer får en nøgle til rådighed i disse situationer.

5. Mængder.
Ca. 20 læs affald pr. døgn.

Nordjyllands Amtsråd
2 DEC. 1976
Tekn. Forv. J. nr.
8-76-1/26-5-76

Dato 22. november 1976 Til Nordjyllands Amt, Digtervejen 1, Skalborg

6. Specifikation af affaldets sammensætning.
   Eternit: ca. 35%
   Siporex: ca. 55%
   Diverse: ca. 10%

7. Stoffer der kan udvaskes.
Samme som for beton.

8. Analyseresultater af søen.
Er vedlagt.

9. Aalborg kommune er ikke bekendt med støvgener fra området. Affaldet bliver succesivt afdækket med overjord.

10. Som overjord vil der blive anvendt muldjord, der tilsås med græs.

11. Der bliver opfyldt til kote 1,50 m ved Limfjordskysten og til kote 1,90 m (eksis. terræn) ved den eksisterende dæmning.

12. Dæmningen bliver udført i henhold til kystinspektoratets anvisninger med fyldjord og ren bygningsaffald.

13. Efterhånden som vandet i opfyldningsområdet stiger bliver det pumpet ud af opfyldningsområdet.

Med venlig hilsen

Johs. Jensen
Stadsgartner

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

4)

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltn

Udtagningssted: Cementfabr. fyldeplads v. Mølholmsvej. Aalbo

Dato: 30-12. 1975

Art: Prøven er udtaget grundet forekomst af talrige døde fisk.

Kl.: Luftens temperat.°C Vandets temperat.°C Iltmætning %

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1494
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			10.2
	BI-5	mg/l		1.7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		22
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.16
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.20
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.38
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.51
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.35

Særdeles højt pH.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

Spildevandsanalyse

NYT. TLF.-NR. 159433

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 13 94 33

S nr.: 1000

Vandanalyseattesten er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
- 5 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: I pladsv. Mølholms Cementfabr. fylde v/. Aalborg

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat. °C ..... Vandets temperat. °C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

X	Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1569
	Prøvens udseende			
	Prøvens lugt			
	Prøvens farve			
	Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
	Opslemmet stof (total)	mg/l		
	pH			9.85
	BI-5	mg/l		7
	BI-5 modificeret	mg/l		
	Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		36
	COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
	Affarvningstid	dg		
	Total kvælstof (N)	mg/l		2.8
	Ammoniak-kvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.69
	Nitrit-kvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.33
	Nitrat-kvælstof (NO_3-N)	mg/l		0.56
	Total Phosphor (P)	mg/l		0.61
	klorid	mg/l		401
	ortho phosphor	mg/l		0.24
	kviksølv mikrogram/l	µg/l		0.3

Særdeles højt pH.

Undersøgelse af en Siporex-sten, gav følgende resultat:
16 mikrogram kviksølv/kg sten.
Noget af stenen blev knust og denne prøve var i stand til at få pH i en vandprøve til at stige fra 5,8 til 10,3.

Laboratoriets bemærkninger

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet

Laboratoriets attestation

F6

Spildevandsanalyse

NYT TLF.-NR.

AALBORG KOMMUNE
HYGIEJNISK FORVALTNING
LABORATORIET FOR MILJØ OG LEVNEDSMIDLER
STADSDYRLÆGEN
Ollerupvej 8 . 9000 Aalborg . Tlf. (08) 10 04 10

S nr.: 1000

Vandprøven er tilstillet:

1) Stadsgartnerens kontor
Vesterbro 18
9000 Aalborg.

2) Aalborg kommune
Magistratens 5. afd.
9000 Aalborg.

3)

4)

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
16 FEB. 1976
STADSGARTNERENS TEGNESTUE

Udtaget af: Erik Jensen Hygiejnisk forvaltning

Udtagningssted: II Nordens Kridt-grav (vandski-bane)

Dato: 26-1-76

Art:

Kl.: ..... Luftens temperat.°C ..... Vandets temperat.°C ..... Iltmætning % .....

Prøveudtagning påbegyndt kl. og afsluttet kl.

Prøve udtaget hvert minut/kontinuerligt

Laboratorie nr.:		Tilløb	Afløb 1570
Prøvens udseende			
Prøvens lugt			
Prøvens farve			
Bundfald v/ 2 t. henstand	ml/l		
Opl. sammat stof (total)	mg/l		
pH			8,10
[illegible]	mg/l		3
BI5 modificeret	mg/l		
Kemisk iltforbrug $KMnO_4$	mg/l		8
COD ($K_2Cr_2O_7$)	mg/l		
Henstandstid	dg		
Total kvælstof (N)	mg/l		4.6
Ammoniakkvælstof (NH_4-N)	mg/l		0.01
Nitritkvælstof (NO_2-N)	mg/l		0.03
Nitratkvælstof (NO_3-N)	mg/l		4.6
Total fosfor (P)	mg/l		0.03
[illegible]	mg/l		113.
[illegible]	mg/l		0.01
[illegible] mikrogram/l	µg/l		0.2

Ret højt pH.

Aalborg, den 3. februar 1976

V. Torpet
Laboratoriets attestation

Laboratoriets bemærkninger

FREDNINGSPLANUDVALGET
FOR NORDJYLLANDS AMT
Aalborghus slot
Postbox 863 - 9100 Aalborg
Telefon (08) 16 15 22

Aalborg, den 21. december 1976
F.N.A. j. nr. 5407-17-6/76 NS/kj

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1/26
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 5

Aalborg kommune
Teknisk forvaltning
Stadsgartneren
Vesterbro 18
9000 Aalborg

Vedr.: Opfyldning i Limfjorden, NV for matr. nr. 34 a Hasseris by og sogn

Under henvisning til Kommunens skrivelse af 16. december 1976 skal Fredningsplanudvalgets sekretariat herved meddele Kommunen, at udvalget har været involveret i sagsbehandlingen i forbindelse med Ministeriet for offentlige arbejders godkendelse af opfyldningen på søterritoriet. Efter at have vurderet det nu fremsendte materiale finder sekretariatet, at der i den af Ministeriet for offentlige arbejder den 15. oktober 1976 meddelte tilladelse er indeholt de krav man fra naturfredningsmæssige side må stille til opfyldningen. Yderligere tilladelse efter naturfredningsloven skønnes derfor ikke nødvendig.

Sekretariatet har endvidere noteret sig, at sagen i øjeblikket behandles efter miljøloven.

Med venlig hilsen

Nils Schou
skovtekniker

Nordjyllands Amtsråd
22 DEC 1976
Tekn. Forv. J. nr. 8-76-1/26 5-76

Til orientering:
Nordjyllands amtsråd, Amtsvandvæsenet, att. hr. Sterregaard, Digtervejen 1, 9200 Aalborg SV.

6

Ministeriet for offentlige arbejder

(Trafikministeriet)

Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K., Tlf. (01) 12 62 42 . Telex 22 275 moa dk. . Postgiro 2 61

Nordjyllands amtsråd den
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. S-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 6

15. oktober 1976.

Journal nr. S. 1200-12.
(Bedes anført i besvarelsen).

Brev nr. S. 1209

Ålborg kommune,
Magistratens 2. afdeling,
Vesterbro 14,
9100 Ålborg.

MODTAGET
MAG. 2. AFD.
27 OKT. 1976
STADSGARTNERENS
TEGNESTUE

JF/HL/LKa.
Stadsgartneren
Journ. nr. 2.4.11.1-1/1
Modtaget
Sagsbeh.
Kystinspektoratet.

I en til kystinspektoratets indsendt, af samme hertil videresendt skrivelse af 22. april 1976 har Ålborg kommune, Magistratens 2. afd. (j.nr. 2.4.11.1-1/76) ansøgt om ministeriet for offentlige arbejders tilladelse til, at foretage opfyldning af et areal af søterritoriet i Limfjorden vest for Ålborg ud for den tidligere cementfabrik "Norden" således som nærmere angivet på de med skrivelsen fulgte planer tegning nr. 01 og 02.

Det fremgår af sagen, at Ålborg kommune ejer samtlige arealer, der grænser op til den pågældende kyststrækning, og at disse samt de ved opfyldningen indvundne arealer påtænkes udlagt som grønne områder, samtidig med at de eksisterende vandgrave afrundes og udlægges som små søer.

Det fremgår endvidere af sagen, at opfyldningen agtes foretaget i etaper, og at der under arbejdets udførelse opføres midlertidige dæmninger bestående af materialer af en sådan grovhed, at der ikke kan ske udtrækning af fyldmaterialer. Hvor dæmningen ved etape 2a og 2b danner afgrænsning for opfyldningen ud mod fjorden, forudsættes dæmningens yderside beklædt med storsten, ligesom det er oplyst at kommunen efterhånden som sten kan fremskaffes, også agtes at afdække den ved ministeriets skrivelse af 24. marts 1974 godkendte indfatning med storsten, således at hele kyststrækningen fra Nordens bro og sydpå ud for de af kommunen ejede arealer for en ensartet solid stenindfatning mod fjorden.

I denne anledning skal man efter stedfunden brevveksling med miljøministeriet, handelsministeriet, fiskeriministeriet og farvandsdirektoratet meddele, at den ansøgte tilladelse herved gives på følgende vilkår:

1. Der skal mindst 3 uger forinden gives farvandsdirektoratet meddelelse om tidspunktet for arbejdets påbegyndelse og forventede varighed.
2. 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.
3. Der må til opfyldningen alene anvendes neutralt uorganisk materiale således, at enhver ulempe for omgivelserne undgås.
4. Indfatningen ud mod fjorden, som udføres, forinden opfyldningen påbegyndes, skal vedligeholdes i en efter kystinspektoratets skøn god og forsvarlig stand.
5. Opfyldningen skal tilendebringes inden 2 år fra tilladelsens dato.
6. Det opfyldte areal skal snarest muligt efter arbejdets afslutning søges matrikuleret.
7. Der skal sikres offentligheden passagemulighed langs den nye kystlinie.
8. Indfatningens (dæmningens) anlæg på ydersiden skal være a = 2, og der skal til at danne et jævnt underlag for det forudsatte filtervæv afrettes med et 20 cm tykt sandlag på det udlagte fyldmateriale.
9. Indfatningen skal holde en afstand på mindst 50 m fra 4-m kurven ved sejlløbets sydside.
10. Der må ikke uden ministeriet for offentlige arbejders tilladelse foretages udvidelser eller væsentlige ændringer af opfyldningen.
11. Der skal til ministeriet for offentlige arbejder og farvandsdirektoratet samtidig med arbejdets afslutning indsendes henholdsvis 2 og 1 eksemplar af en plan, der viser opfyldningens endelige udformning, dybden umiddelbart uden for stenkastningen samt afstanden ud til 4-m kurven ved sejlløbets sydside.

Det tilføjes, at kommunen først erhverver ejendomsret til det opfyldte areal, når samtlige ovennævnte vilkår er opfyldt, at ejendomsretten til det opfyldte areal atter bortfalder, såfremt arealerne pány kommer til at henligge overskyllet af søen som en del af søterritoriet, og der ikke i løbet af 1 år foretages det fornødne til indfatningens behørige istandsættelse og arealets fornyede opfyldning, samt at tilladelsen ikke fritager for det ansvar, som efter almindelige retsregler

måtte kunne pålægges kommunen, såfremt den ved opfyldningen skete ændring i den eksisterende kystlinie måtte medføre skadelige påvirkninger på andre ejendomme.

P. M. V.

E.B.

F. Klokker.

AALBORG KOMMUNE
MAGISTRATENS 2. AFDELING

RÅDMANDEN

Vesterbro 14 Postboks 824 9100 Aalborg Telefon (08) 12 72 22 Ekspeditionstid: Mandag–fredag 9–15, torsdag tillige 15–18

Dato 8. april 1976

Deres journal nr.

Vort journal nr. 2.4.11.1-1/76

FC/ev

Kystinspektoratet
Højbovej 1
762o Lemvig

KOPI

Vedr.: Opfyldning ved Limfjorden.

Under henvisning til vort sidste møde vedrørende ovennævnte fremsendes hermed 7 stk. tegninger angående afrundingen af Limfjordens sydlige kystlinie vest for Aalborg og retablering af fyldpladsen ved industrivirksomheden "Norden" samt snittegninger af den fremtidige dæmning.

Som det fremgår af tegning nr. 01, vil arbejdet blive udført etapevis begyndende med etape 1.

Dæmning til etape 2 vil blive etableret sideløbende med opfyldningen af arealet inden for etape 1, når de nødvendige materialer til opbygningen af dæmning kan fremskaffes.

Dæmning til etape 2 kan efter opfyldningsbehovet drejes ind til kysten - anskueliggjort som etape 2 a og 2 b, men hele dæmningsarbejdet og opfyldningsarbejdet påregner vi at afslutte i løbet af 2 år.

Med venlig hilsen

Rådmanden

/ Stadsgartneren

Bilag:
7 stk. tegninger af retablering af fyldpladser - tegn. nr. 01
7 stk. tegninger af snit - tegn. nr. 02

2-1-1-1

2. december 1976.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1126
Lb. nr. 5/176 Bil. nr. 7

7.

F. Amegs.

F.A.: Den tilsynsførende er ikke på pladsen Hanstedt. Det påregnes, at den tilsynsførende er der ca 2 timer pr. dag.

Oplysning kun på alm. arbejdsdage Mandag - Søndag kl 6.00 - kl 22.00. Der deponeres ikke affald på lørdage samt søn- og helligdage.

Mild vikos med græs. To gange pr. år. 15-20 cm overjord. Brændt stål sønder anvendes til retableringsformål.

Dalberg A. driver pladsen.
Dalberg A. tilkører overskudsjord og rent byggeriaffald til dæmningen.
Ingen forædlingsindustri m.v.

Der forventes senere projekt vedr. udlab fra Hladt og gadst.

L.L. ringer til T.T. vedr. dæmningen.

4. januar 1976.

8.

Ing. Madsen, Dansk Eternitfabrik Hls.

12 11 22.

Nordjyllands amtsråd
Udvalget for teknik og miljø
Amtsvandvæsenet
Sag nr. 8-76-1126
Lb. nr. 5/76 Bil. nr. 8.

Diverse: ca 10%.

Diverse dåtter over brugt emballage (papir, plastic) samt støv fra opfyldning inden- og udendørs.

Kun hørsel pr. dag. hverdage.

Siporex Slyngen.

10. januar 1977.

Containere til alt affald.

Arbejder i to-holdsskift.

Hører med affald i 16 timer af døgnet.

Mellem kl. 16.00 og kl. 22.00 én bil pr. time. Evt. én bil mellem kl. 6.00-kl. 7.00.

OK med vilkår nr. 2.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk)
Titel: Høringssvar forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 17:05
Bilag: 2024-01-06 Henrik Udkast Høringssvar Oddere 2023_.docx;

Til Transportministeriet.
Hermed vedhæftet høringssvar fra Foreningen Egholms venner, vedrørende forslag om anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelse af høringssvaret.
Venlig hilsen
Henrik Mørch Christensen/ Formand for Egholms venner
Egholm 59
9000 Aalborg
Tlf. 4057 9777

Sendt fra Mail til Windows

Høringssvar fra Egholms Venner 2023 til Miljøkonsekvensrapporten og Lovforslaget, og for en 3. Limfjordsforbindelse:

Forklaring: Vi har indkopieret uddrag fra MKR 2023, Opdatering 2021 og Lovforslaget.

Vi har indsat vores spørgsmål, og kommentarer med rødt.

Vi håber det er til at forstå, for med den meget stramme tidsfrist, til at udarbejde høringssvar, kan vi desværre ikke gøre det mere tydeligt.

Vi svarer gerne på evt. tvivlsspørgsmål, hvis det ønskes.

Vedr. Oddere på Egholm:

Sådan står der i lovforslaget på side 31:

Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.

EVs kommentarer:

Samfundsmæssig nødvendig?

Hvordan kan man påstå, at en motorvej over Egholm, er samfundsmæssig nødvendig?

Der har aldrig tidligere været en forbindelse over Egholm, så ingen ved hvordan den vil virke!

Der har derimod, i mange år været en forbindelse midt i byen, i form af Limfjordsbroen, og en tunnel i den østlige bydel, ved E45. Denne forbindelse er ved at være presset, siges der, men det gør da ikke en forbindelse over Egholm, til en samfundsmæssig nødvendighed!

Stort set al udvikling, i den seneste årrække, er foregået i den østlige del af kommunen, og langt de fleste, som dagligt krydser fjorden, kommer fra kommuner i den østlige del af regionen.

Så hvordan kan man så påstå, at netop denne linjeføring er Samfundsmæssig nødvendig?

For nogen vil en vestlig forbindelse sikkert blive en bekvemmelighed, fordi man kan spare nogle få minutters rejsetid, men for ingen, som i overhovedet ingen, er det en nødvendighed.

For rigtig mange vil det tværtimod blive en klar ulempe. I befolkningen er der heller ikke flertal for en forbindelse over Egholm..

Der er masser af andre mulige linjeføringer:

- Der er et tidligere VVMm behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!
- Der er et VVM behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel, (i daglig tale kaldt mamutprojektet) ved E45.
- Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den bedste vej!
- Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45
- Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.
- Der er muligheder for at lave en udvidelse af Aggersundbroen, som flere politikere fra bl.a. Vesthimmerlands kommune, tidligere har talt varmt for
- Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.

I øvrigt bemærkes, at der ikke er et eneste af de mange alternativer, der er undersøgt som et alternativ efter habitatdirektivet. Alle alternativer er enten ikke undersøgt eller kun undersøgt som skitseprojekter og fravalgt af tilfældige for omverdenen ukendte grunde – uden nogen som helst skelen til habitatdirektivets artikel 6 eller artikel 12 eller 16.

Det følger af habitatdirektivet, at en myndighed – her altså Folketinget – ikke kan give tilladelse til projekter der skader Bilag IV-arters yngle og rasteområder. Det er projekt skader utvivlsomt odderens yngle- og rasteområde. Sådan set fjernes de eneste kendte ynglesteder på hele øen. Vejdirektoratet forsøger at argumentere for at undtagelsen i artikel 16 kan finde anvendelse. Det kræver imidlertid at der ikke er brugbare alternativer og at der er undersøgt herfor efter den metode, der er anvist i habitatdirektivet – ikke blot efter en og anden metode på et og andet tidligere tidspunkt i historien.

Betingelserne for at fravige habitatdirektivet – eller for at opnå dispensation – er ikke opfyldt for så vidt angår odder, hvorfor der **ikke gyldigt kan vedtages en anlægslov.**

Vi finder det aldeles krænkende i forhold til habitatdirektivet, som Danmark er underlagt, at man forsøger at omgås direktivets tekst, ved at påstå, at der ikke er andre muligheder for linjeføring.

Projektet bør stoppes straks, nu hvor det ENDELIG anerkendes i Miljøkonsekvensrapporten, at der er ynglende oddere på Egholm. **VVM-opdatering fra 2021: 13.2.2 side: 242.:** anførte således helt forkert vedr. **Odder.**

Der er fundet spor efter odder (veksel) i forbindelse med feltundersøgelser i 2010 imellem to digegrave på sydsiden af Egholm /154/. Herudover er odder observeret som en civil registrering på nordkysten af Egholm i undersøgelseskorridoren /160/ og en odder med unger er observeret i havet mellem Egholm og fastlandet af personalet på Egholmfærgen. Der er ikke registreret kendte ynglesteder for odder i undersøgelseskorridoren på Egholm. Ved kortlægningen i 2019 og 2020 er der ikke set spor af odder, men arten vurderes at færdes i grøfter og langs kysten af Egholm i undersøgelseskorridoren.

EVs kommentarer: Hvis man ikke har fundet spor af oddere på Egholm i 2019 og 2020, er det fordi man har pudset brillerne i leverpostej, eller vendt kikkerten forkert! Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere. En beboer på øen, har fortalt, at han, på en klapjagt, tilbage i 1960erne, så en Odder blive skudt i en af dige-gravene på Egholms sydkyst. Den måtte have adskillige skud før den var død. Jægerne, påstod, at det var en mink, men hvorfor mon den så skulle graves ned på stedet, og ikke hjem og ligge med i paraden, sammen med det øvrige nedlagte vildt? Det fik han ingen forklaring på.

Selvom MKV rapporten 2023 (hvor meget gentaget i lovforslaget) nu anerkender at odderen har beskyttet yngle- og rastested på Egholm, er Miljøkonsekvensrapporten, stadig fuld af fejl. Rapportens beskrivelser og konklusioner er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, herunder EU-miljørettens forsigtighedsprincip. I det følgende påvises, de konstaterede fej og fejlslutninger.

5.3.4 Afhjælpende foranstaltninger - odder 5.3.4.1 Anlægsperioden Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.

EVs kommentarer: Underlig konklusion!? Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan altså godt være aktive hele døgnet. Store unger, går ofte på jagt i dagtimerne.

De ses ofte ved pælene til færgelejerne, på begge sider af fjorden, samt i havnebassinet i Aalborg sejlklub, hvor de jager i dagtimerne. Det formodes, at det fortrinsvis er store unger, som er ude for at træne på egen hånd, som vi ser de pågældende steder i dagtimerne.

Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemsøges for odderhuler.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Oddere har jo ofte indgangen til deres huler under vandoverfladen. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår vinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder.

EVs kommentarer: Grundlaget for vurderingen er forkert. Ca. 20 % fødes på andre tidspunkter. Der er meget der taler for, at nogle af de unger vi har dokumenteret i marts/april måned, på Egholm, kan være født juleaften, eller deromkring.

Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, EVs kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, symaskiner, vaskemaskiner, kaffemaskiner, landbrugsmaskiner???? **eller støj fra naturlige fjender** Altså mennesker, og biler!?

EVs kommentarer: Det anførte er ikke en afværgeforanstaltning. Der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet. Oddere har ingen naturlige fjender, ud over mennesker, og biler. Den hyppigste dødsårsag blandt oddere, er trafikdrab! Afværgeforanstaltningen – selv betragtet som sådan er helt utilstrækkeligt beskrevet i forhold til anvendelse af maskiner både i form af materiel og metode. Det lyder som om byggeriet bare skal sættes i gang, og at dette så udgør en afværgeforanstaltning.

og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og næppe virksom. Der luftes hunde på digerne stort set dagligt, året rundt, det tager odderne sig tilsyneladende ikke af. Ganske tæt på hvor medlemmer af Egholms venner, i foråret 2023 optog odderunger, var der på samme tid, en rævegrav, med 5 unger.

samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten.

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan den afværgeforanstaltning i sig selv påvirker andre miljøforhold. Hvor højt skal disse lyde være? Hvilke lyde drejer det sig om? Vil mennesker kunne høre disse lyde? Og i givet fald på hvilken afstand? Kan lydene evt. være skadelige for dyr og menneskers hørelse? Vil fugle, flagermus, og padder, i givet fald også blive skræmt væk fra området?

Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes.

EVs kommentarer: Som anført ovenfor, Habitatdirektivets krav om videnskabelig vished både i forhold til vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke opfyldt. Der er tilsyneladende tale om ren fri fantasi. Kan det oplyses hvem, der har rådgivet Vejdirektoratet om hvordan man udøver odderfordrivelse? Hvem har præsenteret Vejdirektoratet for metoderne, som er præsenteret her over? Hvor har vedkommende i givet fald sine erfaringer fra? Er der tale om en ekspert, således som det kræves i henhold til VVM-direktivet? Har det måske været prøvet tidligere i Danmark? Hvordan gik det i givet fald? Kom odderne tilbage i samme antal som før?

Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, samt at anlægsmaskiner mv. kører ud i de omgivende områder.

EVs kommentarer: Det må være nogle farlige, og utilregnelige maskiner, siden man er nødt til at sætte hegn op for at holde dem inde?

For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm, skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler som udformes som strandengsloer. Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnel-portalen, da disse er meget anvendt af odder til fouragering og spredning.

Sweco Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 42/47 Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Figur 5-2 Sydsiden af Egholm med nyt anlæg, hvor tunnelen tilløber med det eksisterende marine lavvandede område og det nye havdige. Kanalerne udformes så de er mere end 50 cm dybe, men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. De store kanaler etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen indenfor det nye havdige. Herudover etableres en række mindre kanaler/loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, og op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter så padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre stendige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odder-habitat på sydsiden af Egholm. Dele af opfyldningen etableres som strandeng som erstatning for de strandengsarealer, der inddrages, samt som nye yngle- og rasteområder for odder. Der er generelt kun begrænset viden om hvilke virkemidler, der skal tages i anvendelse for at etablere strandenge som nye yngle- og rasteområder.

EVs kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende over set en videnskabelig rapport,

fra Aahus universitet (som der er et link til senere i dette høringssvar), og som fortæller, at strandeng, og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling.

Fra lovforslaget har vi lige dette:

3.1.11 Landindvinding på Egholm
Anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse omfatter etablering af et nyt ca.1.500 meter kystdige på den sydlige del af Egholm, hvorved der skabes en ca. 21 ha stor landindvinding. Kystdiget har til formål at sikre tunnelportalen mod permanente oversvømmelser og skabe en faunapassage langs Limfjorden. I landindvindingen etableres nye yngle- og rasteområder for odder. Disse tiltag omfatter etablering af nye kanaler, som forbindes til eksisterende kanaler, nye diger, nye uforstyrrede områder og nye vandhuller.
Materialer til kystdige og opfyld på landindvindingen transporteres ad eksisterende grusveje henholdsvis øst og vest for odderens område i det eksisterende dige på Egholm. **Der findes ingen eksisterende grusveje, hverken øst, eller vest for oddernes yngleområde, på Egholm!!**

Hvilke eksisterende grusveje er det man har i tankerne?

Den eneste eksisterende offentlige grusvej ligger meget langt fra landvindingen.

Der er findes heller ikke en eneste markvej, der fører ud til landvindingen.

Hvorfra henter man materialet til opfyldningen?

Hvor mange m3 materiale har man beregnet der skat tilføres for at lave de 21 ha opfyldning, med tilhørende stensætning syd for Egholm?

Har man beregnet CO2 aftrykket for landvindingen særskilt?

Er der restriktioner for hvilke tidspunkter (af hhv. døgnet, og året) man vil udfører arbejdet med etablering af det 21 ha nye område?

Spunsning af byggegruben til tunnelportalen på Egholm udføres januar-juni, tidligst to år efter færdigetableringen af de nye yngle- og rasteområder, Betyder etablering af de nye områder, at de er taget i brug af bilag 4 arterne?

Eller er det bare når opfyldningen er tilendebragt?

MKVR:

Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 43/47 det forudsætter under alle omstændigheder påvirkninger fra havet i form af periodiske oversvømmelser med saltvand, erosion og saltsprøjt. Desuden forudsættes næringsfattige forhold og kort afstand til egnede spredningskilder på nærtliggende strandenge. En værdifuld strandeng indeholder naturligt forekommende plantearter samt strukturer som loer (afvandingssystemer), saltpander, fritlæggende store sten og strandvolde og disse skal forsøges genskabt inden for opfyldningen for at fremme levesteder for arter af dyr og planter tilknyttet strandeng, herunder odder. En værdifuld strandeng, er ifølge rapporten fra Aarhus universitet, meget mere end 10 år om at dannes! Der etableres åbninger i diget, så saltvand periodevist kan trænge ind på det opfyldte areal. Opfyldningen skal fortrinsvist bestå af næringsfattigt materiale, som f.eks. sten, sand og grus med et lavt indhold af fosfor, og det skal sikres, at materialet ikke medfører arter af invasive planter, der er tilpasset saltholdige forhold, såsom rynket rose og vadegræs. Vegetation fra strandenge tæt på det opfyldte område kan potentielt sprede sig til erstatningsarealet, hvis de rigtige forhold skabes på arealerne. Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge. Figur 5-3 Skitse for udformningen af landopfyldningen syd for Egholm. Området etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller.

sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 44/47 Figur 5-4 Principskitse for opbygningen af nyt odder-habitat med kanaler, diger, miler, strandenge og vandhuller Figur 5-5 Principskitse for det kommende strandengsområde på landopfyldningen syd for Egholm.

Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning. Egholms venner påpeger at offentligheden har ret til at bevæge sig rundt i vandkanten langs Danmarks kyster.

EVs kommentarer: Den bedste måde, der sikrer at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å.

Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle. Og man har ikke fået udfordringerne med de praktiske opgaver tænkt ordentligt ind i projektet.

Ifølge miljøkonsekvensrapportens støjkortlægning for området vil ca. 10.000 m2 af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m2 vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.

EVs kommentarer: Man skriver et sted, tidligere i lovforslaget, at man vil jage oddere væk ved at frembringe støj!? Nu skriver man, at man vil etablere et erstatningsområde, hvor der dagligt vil forekomme skadelig og generende støj. Igen er der tale om ren frihåndstegning. Der er ingen videnskabelig vished for at denne afværgeforanstaltning medfører at bestanden ikke påvirkes negativt eller helt fordrives fra øen. Vil odderne genindvandre til et område, hvor der er støj? Har man tidligere gjort sig erfaringer med at jage naturligt forekommende oddere, ud fra et område, ved hjælp støj, og så ødelagt området, med gravemaskiner mv. For så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?

Det virker meget besynderligt, at man først skræmmer odderne væk. Dernæst etablerer man et nyt område til dem. For så at komme igen, og grave ud til tunnelporten. Jager man dem så ikke væk igen? Eller er der nogle detaljer vi har overset?

For at sænke (hvor meget?) støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støjkilden.

EVs kommentarer: Odderne har altså etableret sig, der hvor de lever nu, altså på sydkysten af Egholm, fordi, der netop her, er optimale forhold, for jagt, raste og ynglepladser! Den har ikke etableret sig andre kendte steder på øen. Derfor vil det aldrig blive optimalt for artens fremtidige tilstedeværelse i området, at der etableres en støjende, Livsfarlig, og barriere fungerende motorvej gennem området. Uanset hvor mange m2, område man udlægger, så vil de ikke kunne erstatte det eksisterende område fuldt ud. Det fremgår også tydeligt af den rapport, som Aarhus universitet har udarbejdet, og offentliggjort i juli 2023.
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf

"Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder". Samlet bliver op mod 40.000 m2 levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m2 nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes.

EVs kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Så måske, men kun måske! Det det som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks.
https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2flPw_y9ezS6etoaC7Rd-

9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ mellem 10 og 20 når at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være af høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.

EV er enige i, at de nye områder skal være funktionelle, og med sikkerhed taget i brug af odderne, i mindst samme omfang, som i de eksisterende områder er i dag. Men hvem, kan garantere for at det ikke i al evighed, vil have negative konsekvenser for odderne, og en række andre arter, som vi vender tilbage til et andet sted i dette høringssvar? Det skal der være videnskabelig vished om.

Vi bemærker, at Vejdirektoratet er opmærksomme på usikkerheden af kvaliteten, af den nye Strandeng, og vil derfor udlægge væsentligt mere ny natur, end den man ødelægger ved etablering af motorvejen. Men er det en god, løsning, at man fjerner xxm" natur i en god kvalitet, og erstatter det med et xx x2 m2 stort område, som man ikke har vished for nogensinde vil udvikle sig til bare nogenlunde god natur?

Ansvaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet). I fø. Rapport fra Aarhus universitet om erstatningsnatur, kan vi se, at det kniber gevaldigt med overvågningen, af de genopretningsprojekter, som man har forsøgt at gennemføre.

5.3.4.2 Driftsfasen Der etableres faunapassager som beskrevet i Tabel 2-3 med tilhørende Figur 2-2 Ved vandløbskrydsninger etableres passage for odder i form af faste banketter, der er tilpasset høje vandføringer i vandløbet. Lys fra anlægget må ikke belyse faunapassager ved vandløb, for at undgå forstyrrelse af odder. Men 63 db, er ok? **Der** etableres støjreducerende tiltag omkring tunnel-portalen på Egholm for at mindske støjpåvirkningen på de omkringliggende arealer, der er yngle-rasteområde for odder**.**

EVs kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkelig. Hvordan ved man, at oddere vil genindtage de gamle/nuværende raste og yngleområder? Der er på ingen måde fremlagt noget bevis, eller på nogen måde sandsynliggjort, at de bortskræmte oddere, vil søge tilbage, og bruge de nye, områder, som raste, og yngleområder!

5.3.5 Kompenserende foranstaltninger – odder De nye naturområder (vandhuller og tilhørende diger), der skal etableres for odder som beskrevet i afsnit 5.3.4, udgør kompenserende foranstaltninger. Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m2 den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Vil det så sige, at området fjernes igen, hvis det viser sig, at området alligevel ikke tiltrækker nye ynglende oddere? Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.

EVs kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver! Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerner et naturligt, og særdeles fremragende yngle og rasteområde for oddere, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj, og forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?

Hvor mange år, har Vejdirektoratet forestillet sig, at der går fra et nyt område er etableret, til odderne har taget det i brug, med samme ynglesucces, som tidligere?

5.4 Kumulative påvirkninger Der gennemføres ikke andre tilsvarende projekter samtidig med eller i forlængelse af hinanden, som kan påvirke terrestrisk natur så der opstår kumulative påvirkninger med den 3. Limfjordsforbindelse i anlægsperioden. I driftsfasen øges barrierepåvirkning i forhold til de allerede eksisterende motorveje syd og nord for Limfjorden.

6 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus 6.1 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling. Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.

EVs kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde?

Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.

Desuden bemærker vi, at trafikdrab årligt gør det af med 50 – 60 oddere. Så anlæggelse og drift af en motorvej gennem oddernes naturlige habitat, gennem mange år, synes nu ikke at fremme den artens bevaringsstatus i området.

Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.

EVs kommentarer: Det er en helt udokumenteret vurdering/påstand, uden videnskabeligt belæg. Der er ingen undersøgelser, der godtgør, hvor man virksomt plejer at jage oddere væk fra deres yngle og rasteområder. Vi er faktisk af den opfattelse, at det under alle omstændigheder er lovstridigt, og bør behandles som en politisag, med henvisning til dyreværnsloven. ”§ 1. Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse,

angst, varigt men og væsentlig ulempe". Under alle omstændigheder betragter vi de beskrevne tiltag, som rendyrket dyrplageri.

Hvilket Ministerium, har i øvrigt godkendt de metoder som, i MKR 2023, er fremlagt til fordrivelse af oddere fra deres naturlige habitat?

Næste afsnit omhandler fortrinsvis Flagermus

Dette 1. afsnit omhandler først og fremmest de Flagermus, som er registreret i linjeføringen, i Mølholm, på Egholm, samt ved Vandskisøen, i Voerbjerg.

Indledningsvis vil vi gøre det helt klart, at vi anser en forbindelse over Egholm, som ulovlig, da den vil bevirke, at en lang række konventioner, love, og direktiver overtrædes.

Vi mener det er helt utilstedeligt, at ansøge om dispensation fra Habitdirektivet, eller andre love og konventioner, når nu der er så mange andre steder, hvor bl.a. anderkendte trafikforskere, har anvist, at man kan lave en forbindelse, som er bedre rent trafikalt, er meget billigere, og som slet ikke berører beskyttede arter og naturtyper.

Så skal man ikke bruge ca. 8 milliarder skattekroner, på at ødelægge Egholm. Der er jo kun et sted, nemlig Egholm, hvor man kan opleve at tage færgen til en stort set uberørt ø, som ligger i et citypostnummer (9000 Aalborg). Og som er så rekreativ, og har så rig en natur.

I det efterfølgende har vi kopieret forskelligt ind fra bl.a. Miljøkonsekvensrapporten, samt Opdateringen af VVM redegørelsen, fra 2021.

Vi har de fleste steder, med rødt, skrevet vores kommentarer og spørgsmål ind. Vi håber meget det vil være til at forstå, men på grund af den meget korte høringsperiode, som ikke står i forhold til den enorme mængde af materiale (ca.1800 sider i alt) som vi skal forholde os til, kan vi desværre ikke nå at gøre det mere overskueligt.

Fra Miljøkonsekvensrapporten nov. 2023:

Vi bemærker f.eks. en omtale af flagermus på side 49 - 51, hvor vejdirektoratet når til den konklusion, at Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus

I VVM-opdateringen fra 2021, vurderes det flere steder at: "området ikke har stor betydning for flagermus"!?

Her er et uddrag fra opdatering af VVM. fra 2021, som er lidt mere detaljeret:

Syd for fjorden:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, brun-, vand-, trold-, dam-, og skimmelflagermus på strækningen fra Østerådalen til Limfjorden. Den største aktivitet blev observeret omkring traceets krydsning med Østerådalen, hvor der er stor aktivitet af især dværgflagermus, men også vandflagermus (boks 3 d. 26/8 2019). Yderligere er der stor aktivitet ved to større søer ved Nørholmsvej, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af dam-, brun og troldflagermus. På resten af strækningen er der udelukkende registreret lav aktivitet af flagermus. Alle registreringer af flagermus på strækningen tyder på enten transportflugt, hvor der er spredte observationer fordelt over natten, eller fourageringsadfærd, hvor der er stor aktivitet i kortere eller længere perioder midt på natten. Der er dermed ikke registreret aktivitet, der tyder på forekomst af yngle- eller rastesteder i nærheden, idet der hverken er registreret stor aktivitet af flagermus omkring skumringstid, hvor mange individer forlader yngle-/rastestederne på samme tid eller omkring solopgang, hvor mange individer flyver tilbage til yngle-/rastestederne på samme tid (jf. naturkortlægningsrapportens bilag 2). På den baggrund vurderes det, at området ikke har stor betydning for flagermus,

bortset fra som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn og i begrænset omfang som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

EVs bemærkninger:

F.eks. Mølholmsøerne. Hvor de lever, i følge Aarhus universitet 2023:

Se Rapporten: "Odder på og omkring Egholm"."Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi Dato: 7. juli 2023"

Til sidst i rapporten står der:

"3 Andre bemærkninger:

Klostereng er levested for damflagermus (Myotis dasycneme). Arten er registreret ved alle NOVANA-overvågninger på lokaliteten (Søgaard m.fl. 2013, Therkildsen m.fl. 2020, Kjær m.fl. 2023). Ved den seneste overvågning i 2020 blev arten registreret tidligt på natten over Klosterengen og ved Limfjorden (M. Elmeros, pers. obs.). Ynglende damflagermus fouragerer over egnede habitater op til 20 km fra deres dagkvarterer (Ciechanowski m.fl. 2017). De to søer og Limfjorden indgår formentlig i yngleområder for arten i Aalborg-området. Vejen mellem de to søer i Klosterengen bør derfor anlægges som lavbro eller nedgraves i en tunnel for at sikre passagemulighed mellem søerne med lav risiko for trafikdrab for både odder og damflagermus."

Igen fra opdateringen 2021:

På Egholm:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, vand-, skimmel-, fryns-, dam-, brun- og langøret flagermus på Egholm (se Bilag 2). Der blev observeret størst aktivitet af arter i gruppen af brun-, syd- og skimmelflagermus på den sydlige del af øen, mens der på den nordlige del var der størst aktivitet af dværgflagermus. Langt hovedparten af alle observationer er gjort i tidsrummet mellem kl. 23.30 og 03.30. Det tyder på, at flagermusene ikke yngler eller raster på Egholm i undersøgelseskorridoren, men kommer fra andre steder og fouragerer over strandenge og ferske enge langs kysten, før de igen flyver tilbage til

deres rastesteder. Rambøll - 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport Natur på land 242/531 På den baggrund vurderes det, at undersøgelseskorridoren på Egholm ud over at fungere som fourageringsområde, især langs kysten, ikke er af stor betydning for flagermus.

Vi har foto og video, af Syd, og Dværgflagermus, der flyver omkring i Egholm by før solnedgang, hvilket klart indikerer at flagermusene både yngler og raster på Egholm!

Nord for fjorden:

Flagermus I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret syd-, dværg-, brun-, vand-, trold-, dam-, og skimmelflagermus på strækningen fra Limfjorden til Vestbjerg. Der blev observeret størst aktivitet omkring traceets krydsning med Lindholm Å, hvor der er stor aktivitet af især vandflagermus. Der er observeret flest arter (vand-, trold-, syd-, dværg-, dam- og brunflagermus) langs et læhegn ud mod Lufthavnsvej, som tydeligvis benyttes som ledelinje (boks 1 d. 20/8 2019, jf. bilag 2). På resten af strækningen er der udelukkende registreret lav aktivitet af flagermus. Ved en ejendom på Teglværksvej er der tegn på forekomst af en mindre koloni af troldflagermus (boks 3 d. 20/8 2019), idet der er stor aktivitet tidligt på aftenen omkring solnedgang og igen tidligt om morgenen før solopgang. Alle øvrige registreringer af flagermus på strækningen tyder på transportflugt, hvor der er spredte observationer fordelt over natten. På den baggrund vurderes det, at området ikke er af stor betydning for flagermus ud over som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn i begrænset omfang, og som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

Og her lidt fra Vejdirektoratets/Swecos nye MKR 2023:

Flagermus:

Alle danske arter af flagermus er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. I Danmark findes der 13 forskellige arter af flagermus (nej der findes 17). Der findes flagermus i

hele landet, men tætheden varierer fra landsdel til landsdel. I forbindelse med feltundersøgelserne i 2019 og 2020 er der registreret ni arter af flagermus i undersøgelseskorridoren, det var hhv. frynse-, vand-, dam-, dværg-, trold-, brun-, skimmel- og sydflagermus. Dværg-, syd- brun- og vandflagermus blev observeret på flest af de udlagte lyttebokse /3/.

Fra MKR 2023:

Samme konklusion som Opdateringen fra 2021:

Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Men har Vejdirektoratets konsulenter; Sweco, Rambøll, og Cowi, kigget og lyttet ordentligt?

Og uddrager de forkerte konklusioner?

Et medlem af Egholms Venner, har spurgt Laura Stridsholt, fra flagermuse-forsker-miljøet på Aarhus Universitet, om hendes kommentarer til Vejdirektoratets/Swecos undersøgelser, og konklusioner i Miljøkonsekvensrapporten.

Her er hvad hun har bemærket:

Fra side 15. i MKR 2023:

For flagermus vil påvirkninger særligt skyldes øget trafikdrab og rydning af levende hegn og underføring af vandløb, der fungerer som ledelinjer for flagermusene, som kan betyde, at arterne ikke længere spredes effektivt i landskabet på tværs af motorvejens forløb. Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på

limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Min største anke ved rapporten er deres datagrundlag, som ligger til grund for deres konklusioner.

Det fremgår ikke tydeligt hvor mange aftener, de har undersøgt, og hvordan de har foretaget undersøgelserne.

Hvis de har været ude en enkelt nat i august 2022, og juli 2021, så er det alt for lidt til at komme med de konklusioner de gør.

Fra side 48 i MKR:

Flagermus Alle danske arter af flagermus er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. I Danmark findes der 13 forskellige arter af flagermus. Der findes flagermus i hele landet, men tætheden varierer fra landsdel til landsdel. I forbindelse med feltundersøgelserne i 2019 og 2020 er der registreret ni arter af flagermus i undersøgelseskorridoren, det var hhv. frynse-, vand-, dam-, dværg-, trold-, brun-, skimmel- og sydflagermus. Dværg-, syd- brun- og vandflagermus blev observeret på flest af de udlagte lyttebokse /3/. De ni arter af flagermus, som blev registeret beskrives enkeltvis herunder:

Kommentar fra Laure Stidsholt:

Jeg synes det tyder på et godt habitat, at der er ni arter af flagermus i området.

Mere fra side 48:

Damflagermus Arten er kendt fra store dele af Jylland herunder flere lokaliteter omkring projektområdet. Damflagermus yngler primært i bygninger men kan også yngle i hule træer. Arten overvintrer underjordisk f.eks. i bunkere og kalkminer. Damflagermus fouragerer primært lavt over vandoverfladen på søer. Vandflagermus

kan træffes på andre lokalitetstyper når den bevæger sig mellem fouragerings- og rastelokaliteterne

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Her står vandflagermus, men det burde være damflagermus.

Damflagermus er også beskyttet som bilag 2 art i modsætning til de resterende 8 arter der er ellers "kun" er beskyttet som bilag 4 arter.

Fra side 56 i MKR:

Omkring traceets krydsning med Østerådalen, var der stor aktivitet af især dværgflagermus, men også vandflagermus er registeret hen over natten (boks 3 d. 26/8 2019). Der er desuden få registrering af trold-, syd-, skimmel-, dam- og brunflagermus på denne lokalitet. De fleste registreringer er med kald fra transportflugt og jagtadfærd, og kun meget få sociale kald og anden adfærd.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Jeg kender ikke lovgivningen, men hvis der er tydelige jagtkald synes jeg det må give mening at det er vigtige habitater.

Fra side 58 i MKR:

Langt hovedparten af alle observationer er gjort i tidsrummet mellem kl. 23.30 og 03.30. Det tyder på, at flagermusene ikke yngler eller raster på Egholm i undersøgelseskorridoren, men kommer fra andre steder og fouragerer over strandenge og ferske enge langs kysten, før de igen flyver tilbage til deres rastesteder.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Det virker som et mærkeligt argument at det ikke er vigtigt blot fordi der ikke er en koloni. Flyvekorridorer kan være meget vigtige til at forbinde deres rastepladser med deres fødesøgningspladser. Så forstår ikke argumentet her. Hvis motorvejen krydser en vigtig korridor for 8 arter af flagermus, så er det i min optik invasivt. Men igen, jeg kender desværre ikke noget til lovgivningen.

Fra side 60 i MKR:

På den baggrund vurderes det, at området ikke er af stor betydning for flagermus ud over som spredningskorridor langs vandløb og levende hegn i begrænset omfang, og som fourageringsområde – især omkring de større søer i området.

Lidt ala min sidste kommentar. Korridorer og fødesøgningsområder er utroligt vigtigt områder for flagermus, så forstår ikke argumenterne. Det bunder nok så i lovgivningen at den måske tydeligst går på at der skal være ynglekolonier for at opnå beskyttelse?

Fra side 65 i MKR:

Påvirkning fra kunstigt lys begrænses i projektet ved at bruge gult lys på arbejdspladser i nærheden af levesteder for flagermus, samt ved at slukke for lyset, når der ikke er aktivitet på arbejdspladserne, se afsnit 4.5.1 om afværgeforanstaltninger

Kommentar fra Laura Stidsholt:

Det gør aboslut ingen forskel. Det eneste der nok kan hjælpe lidt er at bruge rødt lys. Men ellers at det er slukket om natten når der ikke er noget igang. Der er en del literatur på området hvordan lyset burde have lys-kegler, som kun dirigerer lyset nedad mod jorden, at de ikke er placeret for højt i landskabet, at lyset tændes ved bevægelse og ellers er slukket. Og at lysets intensitet holdes lavt. Alt dette kan minimere indflydelsen på dyrene, mens det ikke burde begrænse arbejdet. det virker lidt dovent, at det ikke er medtaget i sådan en rapport

Fra side 119 i MKR:

I anlægsfasen kan der forekomme forstyrrelse af flagermus fra lys fra anlægsarbejdet. Påvirkning minimeres ved, at anlægsarbejdet foregår i dagtimerne, hvor flagermus ikke er aktive, og ved at undgå belysning med hvidt lys på vandflader, skov med egnede yngle- og rastetræer samt på ledelinjer såsom læhegn og vandløb.

Kommentar fra Laura Stidsholt:

mangelfuldt. her kan gøres mere jv min tidligere kommentar.

Egholms venner bemærker igen, at Vejdirektoratet når til den konklusion, at de undersøgte områder, Syd for fjorden, Egholm, og nord for fjorden, IKKE er af stor betydning for flagermus!?

Det synes på ingen måde at harmonere med de bemærkninger, som Laura Stidsholt er kommet med. Og ej heller med de observationer, som vores medlemmer selv har gjort!

Hvilken videnskabelig undersøgelse ligger til grund for, at Vejdirektoratet kan konkluderer, at Egholm ikke har stor betydning for flagermus?

Egholms venner når frem til den konklusion, at Egholm har stor betydning for flagermus, og at de undersøgelser, som Vejdirektoratet har foretaget har været yderst mangelfulde, og sporadiske. Man finder ikke så mange forskellige arter, og i så stort antal, inden for et så begrænset område, hvis ikke området er af stor betydning!

Vi påstår derfor, at det ikke vil være lovligt, at anlægge en motorvej tværs over Egholm, uden at der er etableret de nødvendige og beviseligt virksomme afværgeforanstaltninger!

Fra tidligere VVM-opdatering fra 2021:

På Egholm er arealerne i undersøgelseskorridoren langt overvejende dyrket land
EVs bemærkning fra 2023: Det er det så ikke mere.. Det meste af øen, er nu lagt ud som permanent græs, med en masse blomster, som tiltrækker insekter. Desuden er en stor del af øen, ca. 40 ha, lagt ud i fredsskov. Oveni de 30 ha, som i lang tid har lagt som græsning, og strandeng, er der, for nylig lagt yderligere 300 ha ud, som permanente græsningsarealer, hvor der er udsået en økologisk blanding med 20 forskellige arter af græs og urter, som tiltrækker insekter, og dermed også flagermus.

Ny Dæmning:

Vi bemærker at motorvejen over Egholm skal anlægges på en forholdsvis høj dæmning, som går på tværs af øen. En sådan dæmning kan jo give læ for vinden,

så flagermus kan fourager på læsiden af dæmningen. Normalt ville det jo være en fordel for flagemusene, men når der så ligge en motorvej oven på dæmningen, bliver den jo til en ren dødsfælder for flagermusene, da de utvivlsomt, i stort antal, vil blive dræbt af trafikken på motorvejen. Der dræbes i forvejen rigtig mange flagermus i trafikken!

(Figur 7-1). Kystnært på hver side af Egholm ligger beskyttede strandenge og enge, som kan udgøre fødesøgningsområder for flagermus. Lytning til fods (med hvilken detektor, eller lytteboks?) gav registreringer af dværgflagermus i skovområdet ved færgelejet, og den udlagte boks (Boks 3 d. 21. august 2019) ved en ubeboet ejendom (hvilken ubeboet ejendom?) gav få registreringer af sydflagermus og dværgflagermus inden boksen blev indsamlet før sidste færgeafgang fra øen ca. 22.30). Her har lytning altså kun været foretaget en enkelt aften. Lytteboiksen er fjernet kl. 21.45.(fremgår af VVM opdatering 2021), hvilket i august, vil være for tidligt til at opfange bl.a. Vand og Dam flagermus, da disse, ifølge vores iagttagelser, ofte begynder at fouragere senere end flere af de øvrige arter.

FRA OPDATERING AF VVM FOR EGHOLMLINJEN, NATURKORTLÆGNINGSRAPPORT: Bilag IV-arter Figur 7-1 Marker på Egholm i undersøgelseskorridoren. Lytning efter flagermus på Egholms sydkyst i yngleperioden 1. juli 2020 (altså kun lytning en enkelt aften/nat?):

(boks 6) viste flest registreringer af brunflagermus, samt brun-/syd-/skimmelflagermus, som kan være vanskelige at adskille fra hinanden. Der var en enkelt registrering af damflagermus midt på natten.

På nordkysten af Egholm var særligt dværgflagermus aktive i løbet af natten (boks 7), med få sociale kald, mens der kun var enkelte registreringer af øvrige arter.

Også fra VVM 2021:

Boks 3 udlagt på Egholm ved ubeboet ejendom. Boksen blev indsamlet ved afgang fra Egholm ca. kl. 21.45. Fund ifø. VVM 2021: Syd og Dværg.

Boks 6 er udlagt på sydsiden af Egholm på diget ved digegravene indenfor undersøgelseskorridoren, hvor vejtraceet krydser. Det har ikke været muligt for os, at se hvor præcis lytteboksen har ligget? Og lige så interessant, hvor længe?

Eksperter fra Aarhus universitet, som vi har kontaktet, fortæller, at lyttebokse, eller andre registreringsmetoder, skal brugers over længere tid for at få et fyldestgørende overblik, over hvilke arter, og i hvor stort omfang, de forekommer i undersøgelseskorridoren.

Fund ifølge VVM 2021:

Vand, syd skimmel, Frynse Dværg, Dam, (brun, skimmel, eller syd), Brun.)

EVs bemærkninger:

Alle flagermus er, som bekendt, fredede, i Danmark, og alle arter er beskyttet af habitatdirektivet. En enkelt art, Damflagermus er på Rødlisten og tillige en bilag 2art...

Ved kortlægningen af flagermus er der registreret i alt ni forskellige arter, hvoraf en (damflagermus) er rødlistet i kategori VU, dvs. sårbar.

Vi finder at eftersøgningen af Flagermus har været yderst mangelfuld. F.eks. når man læser, i opdateringen, fra 2021, citat: ”*lytteboksen blev indsamlet før sidste færgeafgang kl. 22.30”* citat slut. *(Vi kan se andet sted, at den er indsamlet kl. 21.45*)

Flagermusene kan ikke forventes, at vide hvornår lytte-boksene fjernes. De fouragerer næsten hele natten. Specielt Damflagermus, og Vandflagermus begynder ofte først at fouragere ret sent, har vi observeret, og i denne videnskabelige rapport, https://www.vordingborg.dk/media/qn5f30ei/nyopdaget-forekomst-af-damflagermus-i-det-sydoestlige-sjaelland-vordingborg-kommune-2018.pdf er det nævnt, at, Damflagermusen er kendt for altid at flyve sent ud om aftenen.

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 ledelinjer, flyveruter, fouragerings, og levesteder, når der er andre muligheder. Hvilket der jo er i tilfældet 3. Limfjordsforbindelse. Man kan f.eks. lave forbindelsen som et enkelt 3. rør ved E45. som f.eks. dette forslag: PowerPoint-præsentation (en-3-limfjordsforbindelse.dk) Man kan etablere en En citytunnel løsning: TRU Alm.del -

Bilag 145: Replik Vedr. Citytunnel v3 (3-limfjordsforbindelse.dk) Eller man kan bore en tunnel hele vejen under Limfjorden og Egholm! Alle tre løsninger, samt en række øvrige forslag til linjeføringer i øst, er både bedre trafikalt, meget billigere, hurtigere at etablere, og kan samtidig laves uden, at bilag 4 arter slås ihjel, forstyrres, eller får deres levesteder ødelagt.

Der må, efter vores opfattelse, under ingen omstændigheder, laves en motorvej tværs over Egholm, en forlængelse af Mølholmsvej over Mølholmsøerne, gennem Østerådalen, eller en motorvej tværs over Søndergårdsvej, uden, at der er indarbejdet en detaljeret og brugbar plan for etablering af faunapassager til de lavtflyvende arter af flagermus. Faunapassager skal som minimum være som beskrevet på vejregler.dk nærmere bestemt: som dem, der er beskrevet under: Vejregler/Flagermus. https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/079961305ddf4507a7fc3c04db4ed97f#page=53&dest=XYZ,82,756,0

Vi ser ingen steder i materialet, at der er planlagt afværgeforanstaltninger/Faunapassager, for flagermus, som minder om de afværgeforanstaltninger, som kan ses på Vejdirektoratets egen hjemmeside!? Det anser vi som en klar mangel, og en stor fejl! Ikke mindst, når en truet, og ekstra strengt beskyttet art, som Damflagermus er i mellem de registrerede arter.

Da der ifølge vores oplysninger ikke har været foretaget særligt detaljerede og videnskabelige undersøgelser af flagermus i undersøgelseskorridoren, har vi her indsat vores egen undersøgelse: Og nej, den er ikke valideret 100 % hvad angår alle fund, men vi vil påstå, at den er bedre end den Vejdirektoratet har fået lavet,

Vores hjælp til Vejdirektoratet:

Nogle af Egholms venners medlemmer, har i sensommer, og efterår 2023 registreret Flagermus, på nogle lokaliteter på Egholm, og ved Vandskisøen, på Sørndergårdsvej, i Nørreesundby. Vi har brugt en detektor, af typen Echo Meter.

Vi er fuldt ud opmærksomme på, at denne detektor ikke er 100 % ufejlbarlig, men har indtryk af at den er faktisk er rimeligt brugbar. Vi forstår også, at den bruges i stort omfang, både i Danmark, og i udlandet.

Med den har vi, i perioden: 23-08-2023 til 30-10 2023, registreret ca. 10 arter af Flagermus. Faktisk har vi fået 13 arter i "kassen", men nogle så usikre, og fundet i så beskedent antal, at vi anser dem, som ikke gyldige.

Ifølge vores detektor, har vi registreret:

203 optagelser af PIPPYG/Dværgflagermus,

133 optagelser af EPTSER/ Sydflagermus,

98 optagelser af MYODAU/Vandflagermus,

97 optagelser af NYCNOC/ Brunflagermus,

61 optagelse af PIPNAT/Troldflagermus,

61 optagelser af. PIPPIP/Pipistrellflagermus,

45 optagelser af PLEAUR/Langøret Flagermus,

39 optagelser med MYODAS/Damflagermus,

21 optagelser af VESMUR/Skimmelflagermus,

4 optagelser af BARBAR/Bredøret flagermus,

2 optagelser af MYOMYS/ Skægflagermus,

1 optagelse af EPTNIL/Nordflagermus

1 optagelse af MYOBEC/. Bechstein flagermus.

Alle arter, her over, er registreret på Egholm, mens Damflagermus, Dværgflagermus, Vandflagermus, og Sydflagermus, desuden er registreret ved Vandskisøen i Vorebjerg (26. september 2023).

Vi har her under indsat en række Screenshots, med nogle få, af de billeder, som Appen: Echo Meter, har listet op. Vi dokumenterer selvfølgelig gerne alle de øvrige optagelser/spectogrammer vi har.

På: www.arter.dk findes i øvrigt også nogle registreringer af flagermus på Egholm.

Ud over ovennævnte, har Anton Thøger-Larsen (DN Aalborg), optaget masse flagermus, med sin detektor, af næsten samme type som vores (hans hedder EchoMeter-pro).

Vi har foto og video, af Syd, og Dværgflagermus, der flyver omkring i Egholm by, før solnedgang, hvilket klart indikerer, at flagermusene både yngler og raster på Egholm!

Og endelig har vi været så heldige, at få optaget 2 videoer af jagende flagermus i digegravene på Egholms sydkyst, lige midt i linjeføringen.

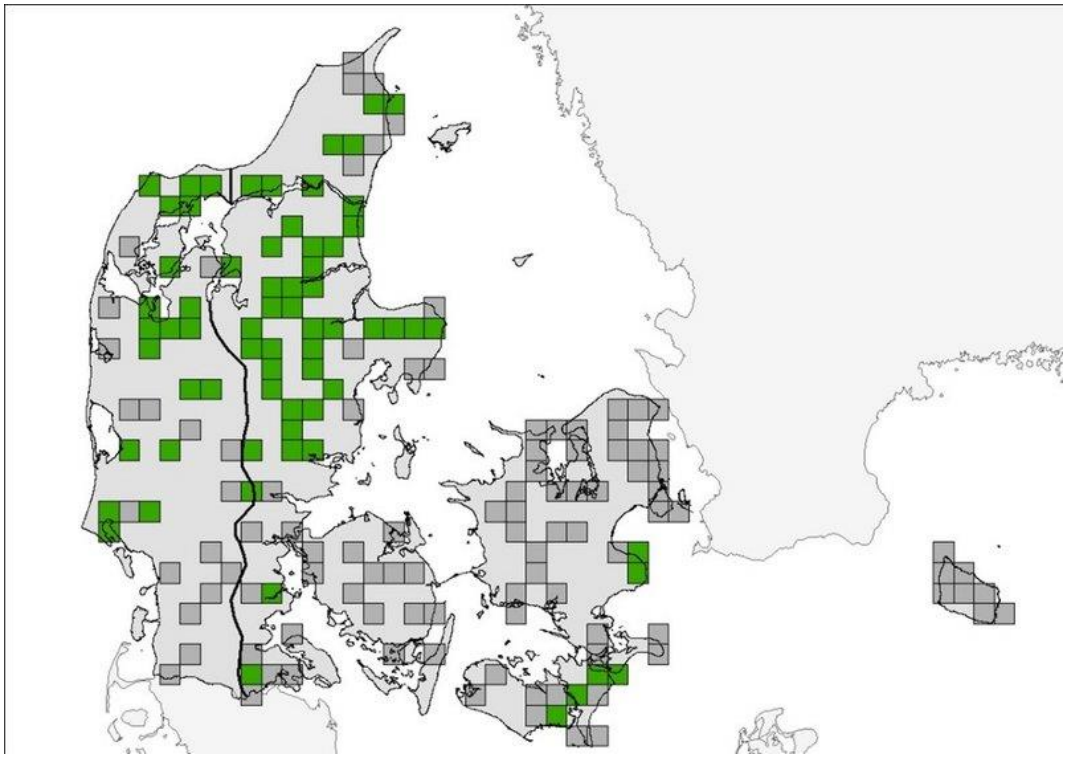
Vi kan se, i VVM opdateringen fra 2021, at der bl.a. er foretaget lytning ved Lindholm å, og i østerådalen, men vi har den opfattelse, at det er lige så væsentligt, at lave optagelser der hvor flyveruter, ledelinjer, og motorvejen krydser hinanden. Det er tilfældet på Egholm, hvor flagermus har flyverute på tværs af linjeføringen. Samt over Nørredybet. Ved alle åer i linjeføringen. og på flagermusenes rute til, og fra vandskisøen. Her har ingen af de konsulentfirmaer, som tidligere har undersøgt området, gjort specielt meget ud af at dokumentere flagermus!

Egholms venner er af den opfattelse, at der mangler indarbejdning af effektive afværgeforanstaltninger, for flagermus på Egholm, ved Mølholmsøerne, og ved Vandskiklubben (nok også andre steder på strækningen).

Egholms Venner er af den opfattelse, at undersøgelser af forekomst, af flagermus på Egholm og ved Vandskiklubben, er mangelfulde, og behæftede med fejl, og derfor ikke kan ligge til grund for en fuldstændig Miljøkonsekvensrapport, som kan bruges som grundlag til en politisk beslutning.

Egholms venner anmoder om, at der ikke tages yderligere skridt til etablering af en motorvej over Egholm!

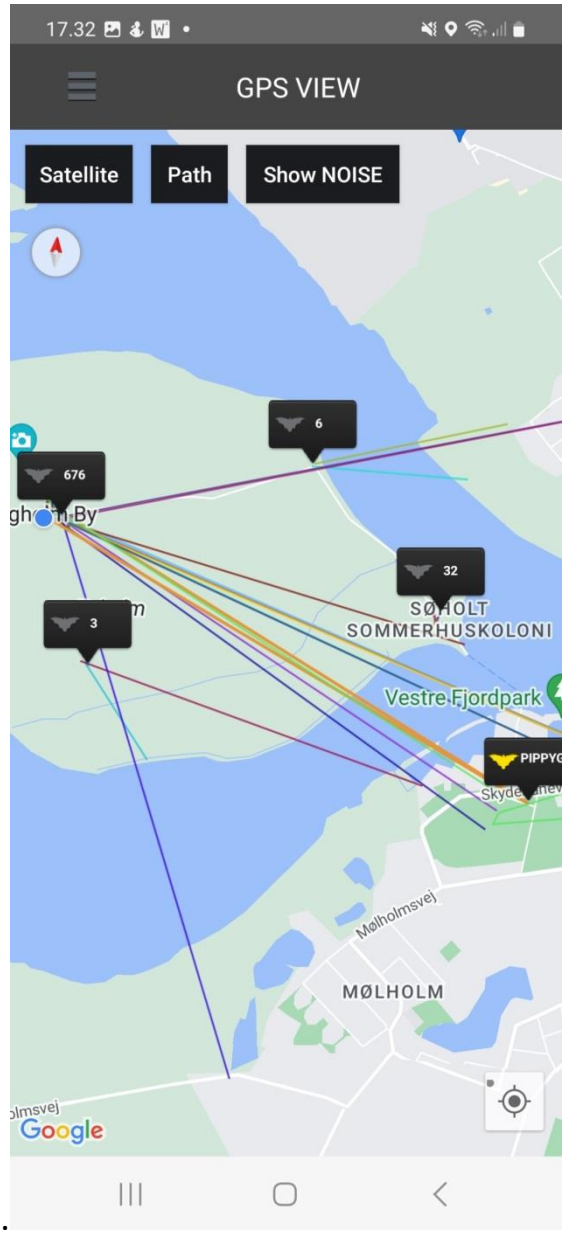
Her under, diverse kort, og screenshots.

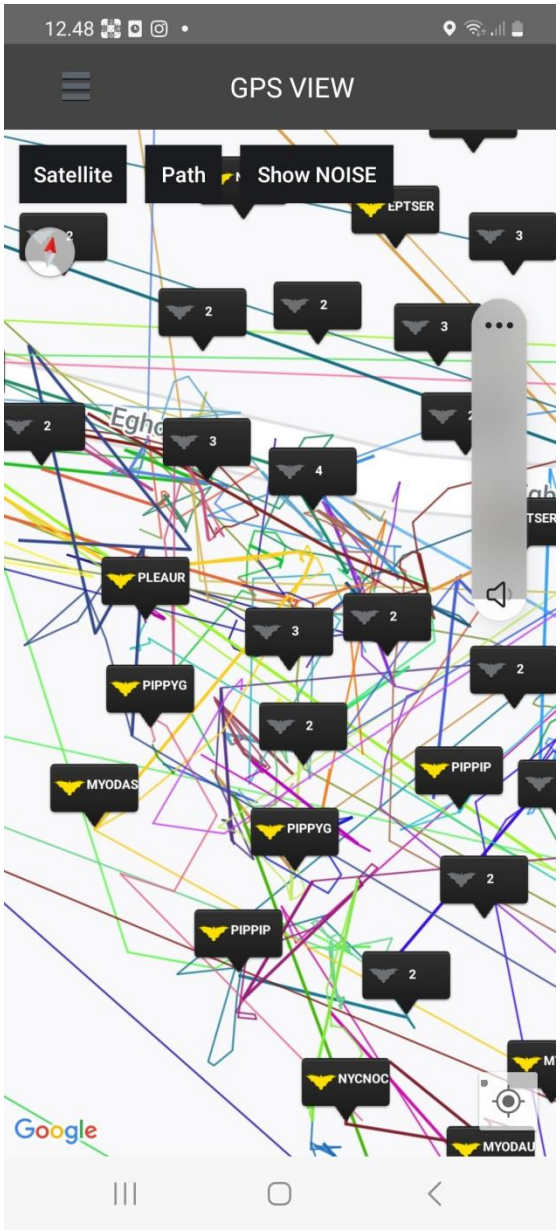


Kort over hvor Damflagermus er dokumenteret i Danmark.

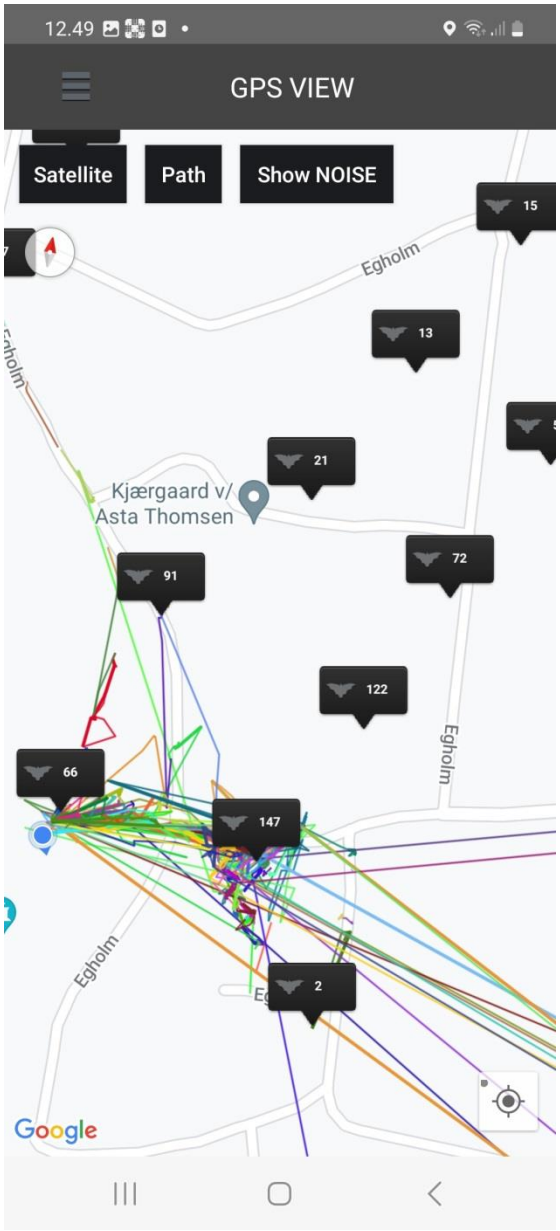
Bl.a. i linjeføringen af en evt. Egholmmotorvej.

Opt. Fra Egholm, med ruter til bl.a. Mølholm.

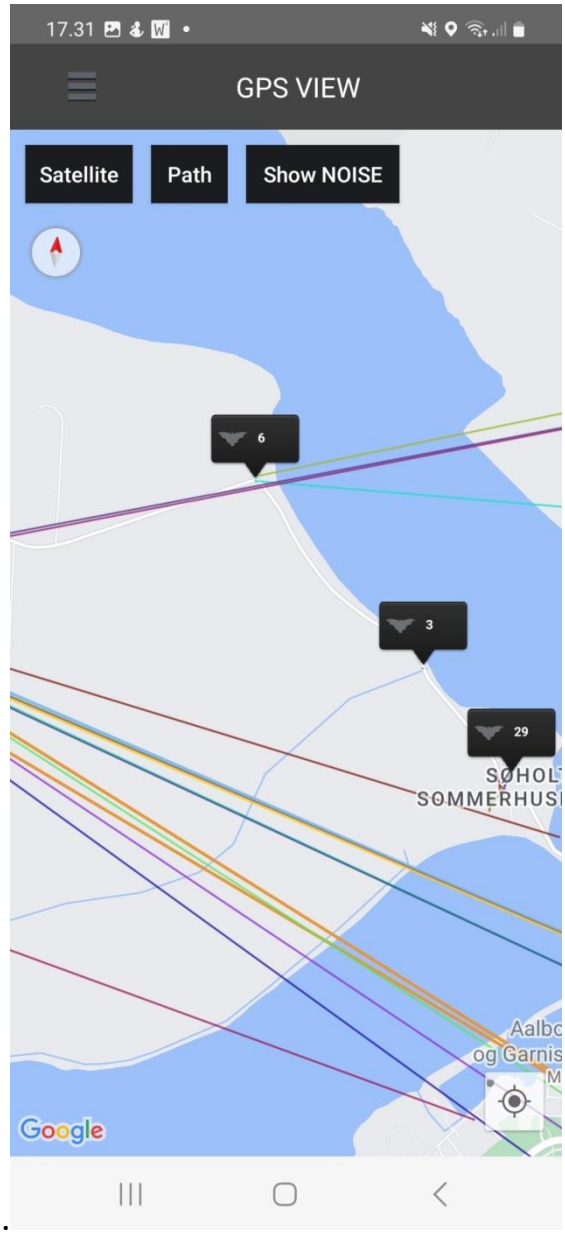




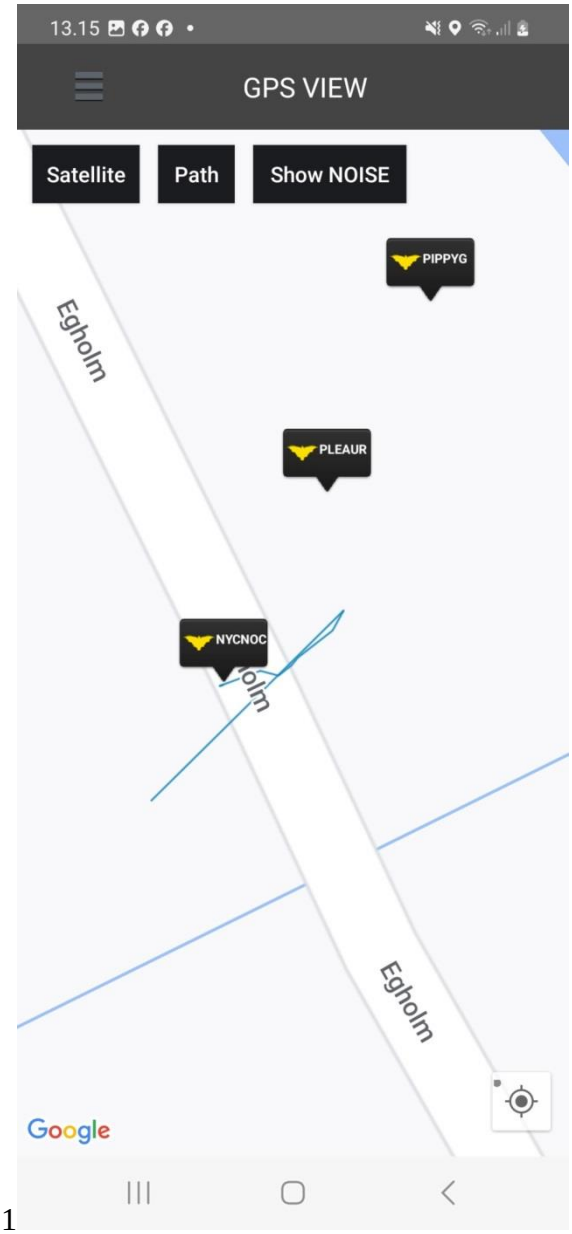
Fra Egholm by.



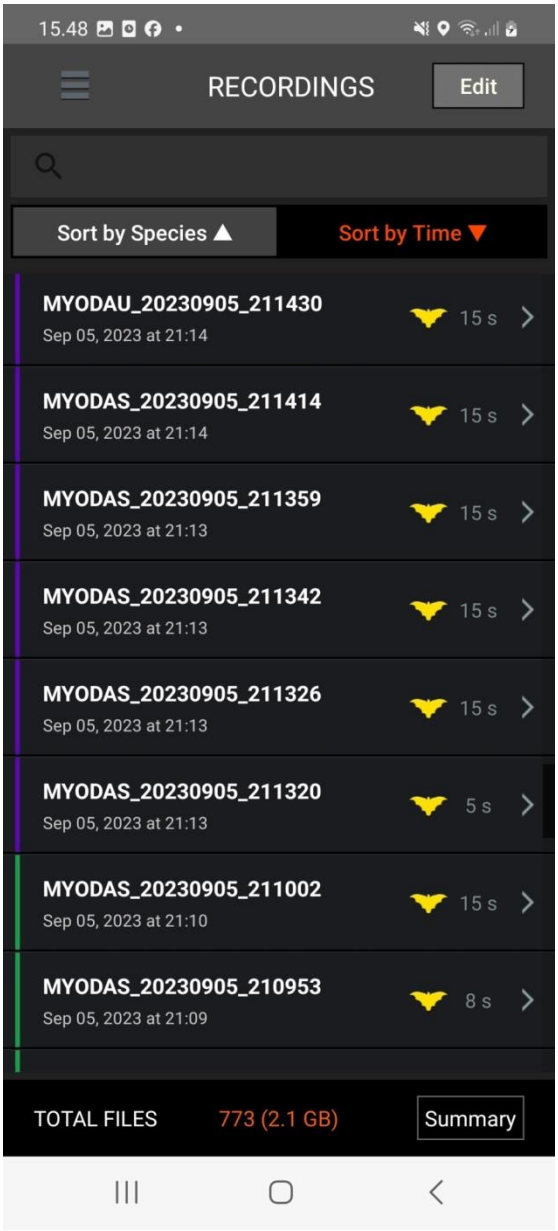
Mere fra Egholm by.



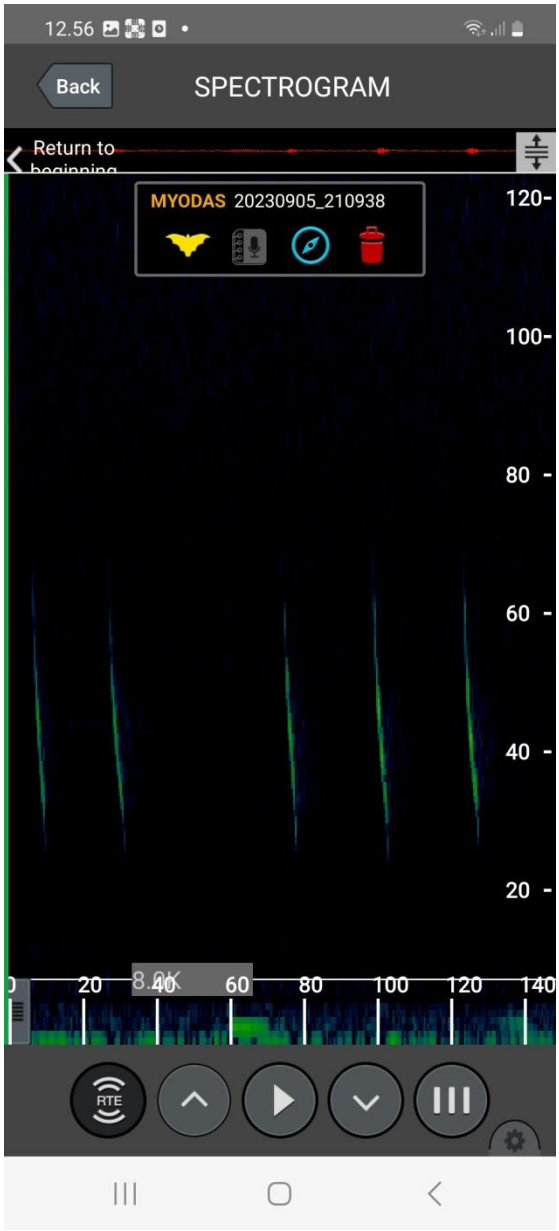
Optagelser fra Egholms østlige del.



Optagelser fra Egholm nr. 11

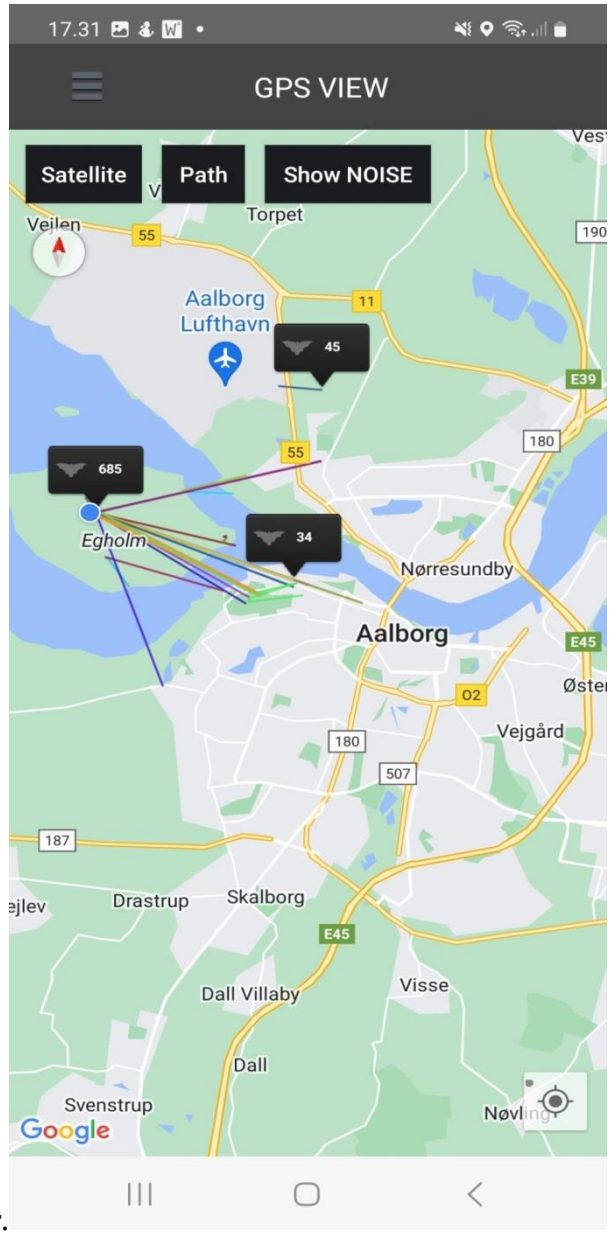


Her et enkelt screenshot, af optagelser fra den 05-09 2023 fra kl. 21.09.53 til 21.14.30

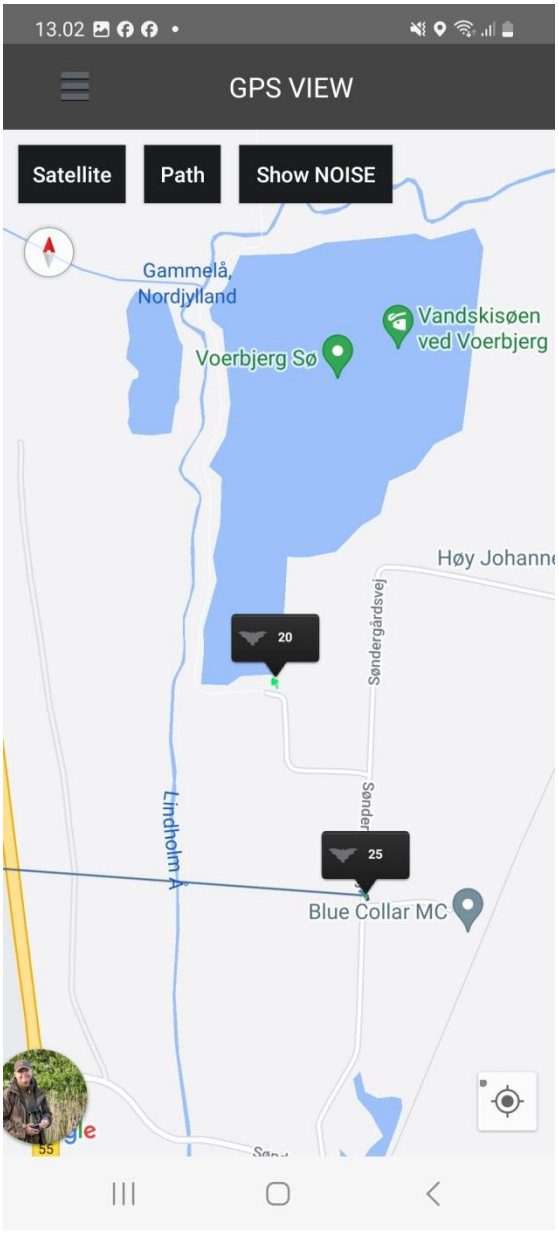


Spectrogram af Damflagermus.

Vi har naturligvis også spektogrammer af alle de øvrige arter, som vi har optaget.

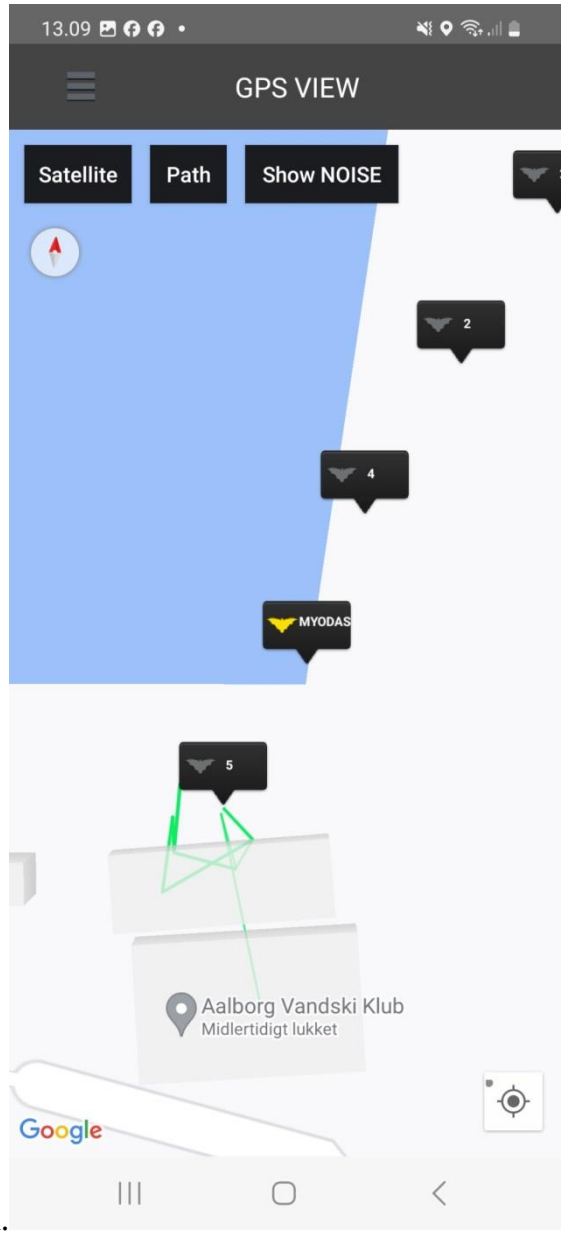


Oversigt af samlet antal optagelser.



Optagelser fra Vandskisøen

Udpensling af opt. Fra vandskisøen.



Dette afsnit omhandler padder, bl.a. Strandtudser på Egholm:

Strandtudser, og andre padder:

Egholms venner påstår, at de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten, for hhv. Strandtudse og Spidssnudet frø, slet ikke er tilstrækkelige til, at en motorvej over Egholm, kan anlægges lovligt, Vi mener, at skal man anlægge en 3. Limfjordsforbindelse, skal der enten være som et af de mange alternativer, som gennem mange års debat har været foreslået i den østlige del af byen, f.eks. som et enkelt ekstra rør ved E45, en citytunnel, eller forslaget om en linjeføring ude ved Nordjyllandsværket.

Det kan også muligvis også lade sig gøre at bibeholde linjeføringen i vest, hvis man borer en tunnel hele vejen under Limfjorden fra Mølholm til Lindholm.

En forbindelse, som beskrevet, over Egholm vil, i vores optik, være fatal for padderne.

Forekomst af arterne i linjeføringen:

Her et udsnit af et kort over forekomst af Strandtudser og Spidssnudet frø, i Aalborg kommune. Kortet eg kopieret fra kommunens udgivelse; ”Kortlægning af beskyttet natur”:



De grå cirkler indikerer hvor Strandtudser er registreret i kommunen. De grønne mærker viser hvor der er registreret Spidssnudet frø. Der dog en fejl, da Spidssnudet frø, også er registreret på Egholm.

Siden dette kort blev lavet, er der også registreret Strandtudser på den vestligste del af Egholm, hvor der på billedet er en ”bar plet”.

Fra tidligere VVM redegørelser og opdateringer, kan det ses, at Vejdirektoratets folk, ikke har fundet helt så mange Strandtudser, men det kan jo skyldes, at man har haft propper i ørene, og vendt kikkerten forkert. Eller sagt på dansk, man har ikke søgt mere end højst nødvendigt.

Vi har, i forbindelse med en høring af en tidligere VVM redegørelse, gjort vejdirektoratet opmærksom på, at vi er bekymrede for Strandtudsernes tilstand, og

mulighed for at formere sig, og udøve en udveksling mellem bestanden på henholdsvis den østlige, og den vestlige del, af en evt. motorvej tværs over Egholm. Vores bekymring går både på barriereeffekten, og støjen.

Vi stillede følgende spørgsmål:

Hvorfor er der ikke foretaget undersøgelser af om Strandtudser og andre padde-arter, kan påvirkes negativt af trafikstøjen fra en motorvej?

Vejdirektoratet besvarede sådan:

"Vedr. Pkt. 23: Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at udenlandske undersøgelser viser, at vejstøj kan forrykke konkurrenceforholdet mellem paddearter til ugunst for de arter, hvis stemmer trænger dårligst igennem støjen. Vejstøj omfatter de frekvenser, hvor tudsernes kvækker. Til gengæld er strandtudse en art, der kvækker meget højt og kan høres langt. Det kan ikke fuldstændig afvises, at støjen kan genere strandtudserne, men erstatningsvandhullerne anlægges netop i nogen afstand fra vejen, hvor støjpåvirkningen er mindre. Vandhullerne på opfyldningen på Egholms sydkyst ligger tættere på linjeføringen end de øvrige, men her er vejen nedsænket og støjpåvirkningen mindre. Det vurderes derfor, at vandhullerne kan fungere som ynglesteder for strandtudse".

Vejdirektoratet har i den seneste Miljøkonsekvensrapport, på side 120 fig. 4.17 vist, at erstatningsarealer for Strandtudser, skal anlægges på Egholm, bl.a. klods op ad motorvejsdæmningen, både på øst og vest siden, og de har samtidig, på side 121 fig. 4.18 vist, at lignende områder skal anlægges på Aalborgsiden, (her er billedteksten vist forkert, da der står at området er tiltænkt strandtudser på Egholm) også klods op ad motorvejen, både på øst og vest-siden. Det kan man da næppe kalde for "nogen afstand"!?

Vi bemærker, at der er udlagt kompensationsarealer lige op ad motorvejen. Her vil der døgnet rundt være voldsom støj!

Andre kompensationsarealer, er vist på privat grund, der ikke er omfattet af de tinglyste byggelinjer.

Strandtudsehanner vil normalt ikke kvække, (for at tiltrække hunner) når der er et støjniveau svarende til støjen fra vind på ca. 4 sek./m.

Der vil derfor være risiko for, at paddernes ynglesucces påvirkes negativt, når de henvises til arealer, som ligger i konstant støj, som er meget højere. Vi finder derfor, at der slet ikke er tale om afværgeforanstaltninger, når man udlægger erstatningsarealer, klods op ad motorvejen. I stedet, virker det som om Vejdirektoratet planlægger at udrydde arten på Ergholm!?

En forbindelse over Egholm vil være fatal for padderne og direkte ulovlig, da der jo findes gode alternativer.

En motorvej der fjerner levesteder, direkte forstyrrer bilag IV-arterne strandtudse og Spidssnudet frø er en klar krænkelse af EU's Habitatdirektiv, der jo netop strengt beskytter disse arter.

Kompenserende tiltag, eller mangel på samme:

Sådan står der i den nye MKR på side 15.:

(det med rød skrift, er Egholms Venners kommentarer og spørgsmål).

"De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Men hanner, som først har ynglet i et vandhul, vil ofte ikke flytte til andre vandhuller, står der på Naturstyrelsens hjemmeside. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget. Effekten forstærkes af, at lys og lyd også kan påvirke padders adfærd.

For at kompensere for barriereeffekten anlægges der flere faunapassager under motorvejen med tilhørende paddehegn, der leder padderne til passagerne, ligesom der etableres nye vandhuller, hvor det er relevant. Altså klods op ad motorvejen på både øst og vest-siden!? Konsekvensen for padderne vil derfor være ikke væsentlig" Hvilke erfaringer, og videnskabelige undersøgelser, ligger til grund for denne påstand?

Det er ikke lykkedes os, at opdrive nogen videnskabelig rapport, som konkluderer, at Vejdirektoratets faunapassager, har den ønskede effekt (med mindre man ønsker at skade dem).

Kan vejdirektoratet evt. fremvise en videnskabelig undersøgelse, der dokumenterer, at afværgeforanstaltninger, som beskrevet i MKR kan sikre gunstig bevaringsstatus for Strandtudser?

Ved at lave hegn, som leder padder hen til passagerne, som bl.a. oddere, jo også kan bruge, leder man jo nemt tudserne lige i gabet på sultne oddere, der som bekendt også har padder på menukortet. Tudser, som kravler langs paddehegn, vil også være mere udsatte for at blive ædt, at krager og Råger, der som bekendt æder padder. Derfor vil afværgeforanstaltning med paddehegn, som leder tudserne hen til faunapassager, virke, som rene dødsfælder!

De områder, som er skraveret på figur 4.17 og 4.18 rækker i øvrigt langt ud over de tinglyste byggelinjer.. Har vejdirektoratet virkelig ret til, at overtræde loven om den private ejendomsret, for at lave nogle kompensationsarealer, fordi man selv overtræder loven om beskyttelse af bilag 4 arter?

Når motorvejen er etableret, skal der desuden gennemføres overvågning af forekomsterne af strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden, så det kan undersøges om de gennemførte tiltag er tilstrækkelige. Desuden etableres flere erstatningsvandhuller på landudvidelsen på den sydlige del af Egholm for at forbedre levesteder for strandtudse. Med andre ord, så prøver man sig bare frem, men har ingen faktuel viden om, hvorvidt de afværgeforanstaltninger man har gættet på måske virker, alligevel ikke er brugbare.?? Hvis det så viser sig at de ikke virker, og Vejdirektoratet har taget fejl, kan det jo nemt være for sent til, at man kan bevare bestanden, på et rimeligt niveau.

Strandtudsebestanden, på Egholm, og i Mølholm, skal, efter vores mening, altså ikke udgøre forsøgsdyr, som en konsekvens af Vejdirektoratets manglende viden..

Der er absolut intet, der kan retfærdiggøre, at Vejdirektoratet spiller hasard, med den økologiske funktionalitet, for strandtudserne, og andre padder. Strandtudsen er bilag 4 art, og den er rødlistet, og kvalificeret som "truet EN" altså en art, som Danmark er forpligtet til at passe særligt godt på! Den er gået mere tilbage end andre padder, så der er ingen undskyldning for at lave forsøg med den!

Der står også i MKRen: "Ved nedlæggelse af vandhuller, der er egnede til ynglende padder, anlægges kompensationsvandhuller på egnede placeringer i nærheden af eksisterende paddebestande senest to år før de eksisterende vandhuller nedlægges. Herved har især juvenile padder mulighed for at kolonisere de nye vandhuller, før de gamle ynglesteder nedlægges" Er det meningen, at disse vandhuller, skal anlægges

før, der etableres trykpuder tværs over Egholm? Kan man uden risiko, for at skade eller dræbe en masse padder, etablere trykpude på tværs af Egholm?

Hvad med de erstatningsvandhuller, der skal lavet på landvindingen? Skal de laves før der graves ud til tunnelporten?

Må man bare indfange Strandtudser og Spidssnudede frøer?

Der står sådan i lovgivningen, Habitatdirektivets Artikel 6: "Strandtudse, og Spidssnudet frø, 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 strandtudse, da det gør ansvaret overfor arten til en fælles, international forpligtelse".citat slut.

Må man indfange padder, som er omfattet af habitatdirektivet, og er bilag IV art, rødlistet, og kategoriseret som truet, når der er andre muligheder for en linjeføring, som gør at det ikke bliver nødvendigt at fravige habitatdirektivet, eller andre love, direktiver og konventioner? Egholms Venner mener NEJ!

Og som tidliere nævnt, er der adskillige andre muligheder for at etablere en 3. Limfjordsforbindelse. Men kun en mulighed for at bevare en bynær småø, med et dyre og planteliv, af meget høj klasse, samt en ø, der udgør et rekreativt åndehul, for storbyens fortravlede befolkning.

Lige et supplement:

Uddrag fra Lovforslag til anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse:

3.4.2.1 Vurdering af betingelserne for fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16, stk. 1
Habitatdirektivets artikel 12 kan i henhold til direktivets artikel 16, stk. 1, litra c, kun fraviges i de tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer. Det er

endvidere en betingelse, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af bestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, samt at der træffes kompenserende foranstaltninger.

Vi har tidligere i dette og andre afsnit redegjort for vores opfattelse af andre brugbare alternativer, som vi mener der er mange af. Og vil her også påpege, at de afværgeforanstaltninger, der lægges op til langt fra bevirker, at man med sikkerhed kan fastslå, at bestanden af Strandtudser, og Spidssnudet frø, og andre padder, i linjeføringen, ikke mindst på Egholm, kan opretholdes, i deres naturlige udbredelsesområde! Vi mener derfor, at en fravigelse fra habitatdirektivet, ikke er en mulighed!

Og i øvrigt noget, som man ikke skal søge om, med mindre der er tale om tiltag, som kan forbedre de beskyttede arters forhold!

Dette afsnit omhandler først og fremmest fugle:

Dette afsnit er Egholms venners høringssvar vedrørende fugle:

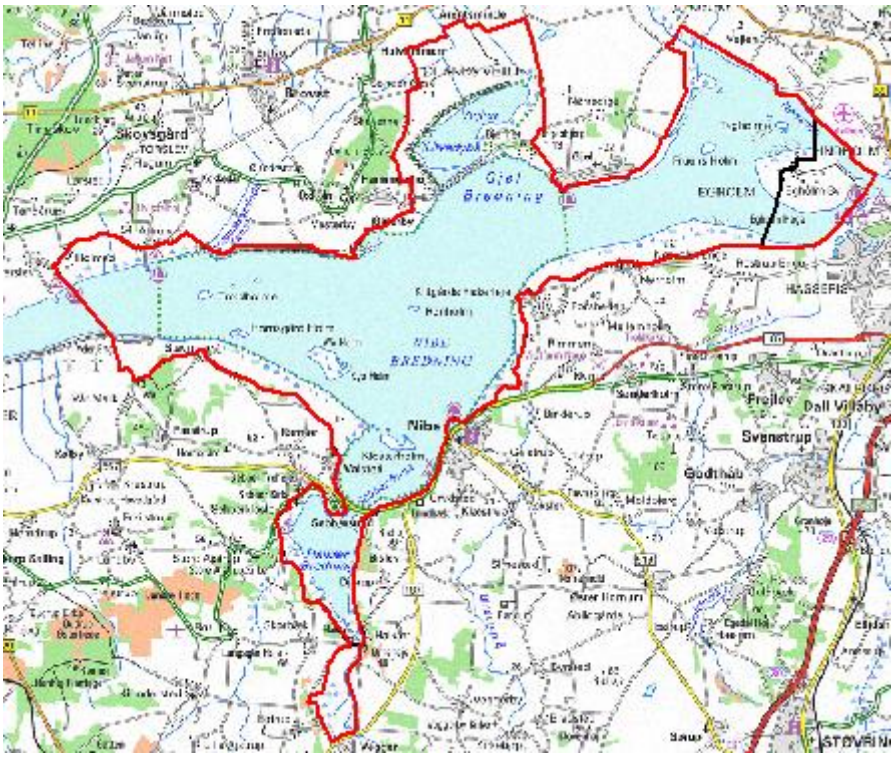
Egholms venner mener ikke, at der på lovlig vis kan laves en motorvej over Egholm, som anvist i Lovforslaget, og Miljøkonsekvensrapporten!

Der forekommer en lang række strengt beskyttede fugle i linjeføringen, de fleste er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet, hvilket betyder, at de enkelte lande er forpligtede til at bevare dem. Nogle er på udpegningsarter, og det betyder, at der hvor de beskyttede fugle vælger at befinde sig, regelmæssigt i gennem længere tid, og betydeligt antal, der skal der udpeges fuglebeskyttelsesområder (FBOer).

Egholms Venner har gennem mange år, gentagende gange henvendt sig til flere af de danske myndigheder, så som: Miljøstyrelsen, flere forskellige Miljøministre, og Aalborg kommune, for at få udvidet FBO nr. 1 Nibe bredning til at omfatte hele det IBA område, som Dansk Ornitologisk forening, udpegede for mange år siden (2014).

Hver gang, har vi fået det, som populært kaldes for ”bla, bla, bla svar”, som i grove træk, bare gik på; at fuglene jo bare kan være i det eksisterende Natura 2000 område.

Se kort over IBA: 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).**

På områdets udpegningsgrundlag findes trækfuglene skestork, knopsvane, pibesvane, sangsvane, grågås, kortnæbbet gås, bramgås, lysbuget knortegås, pibeand, krikand, hvinand, toppet skallesluger, blishøne, klyde og hjejle. På områdets udpegningsgrundlag findes ud over de nævnte trækfugle mange ynglefugle, der i perioder trækker over landegrænser: skestork, rørhøg, hedehøg, klyde, almindelig ryle, brushane, dværgterne, splitterne, fjordterne, havterne, fiskeørnog blåhals. På udpegningsgrundlaget er desuden rørdrum som er en udpræget standfugl, men som i hårde vintre kan trække over grænsen.

Er det så bare pjat, at EV ønsker området udvidet?

Her er en lille artikel fra: "Den Store Danske" af Professor Peter Pagh, som er en af de ypperste eksperter i miljøret, som vi har i Danmark:

EF-fuglebeskyttelsesområde, betegnelse for de særlige 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. Citat slut.

Så i stedet for at bruge milliarder på, at fordrive fugle, og ødelægge plante og dyrelivet i fjorden, ved at etablere en motorvej over Egholm, burde Regeringen, arbejde for, at hele Egholm, samt Limfjorden rundt om, blev udlagt som Natura 2000 område. Vi mener faktisk, at det strider mod EF fuglebeskyttelsesdirektivet, at området ikke for længst er udpeget! Vi mener derfor også at det vil stride i mod Fuglebeskyttelsesdirektivet, hvis der anlægges en motorvej over Egholm. Ikke mindst i lyset af, at der findes adskillige andre steder hvor der kan laves en forbindelse, og det oven i købet billigere, og bedre rent trafikalt.

Til orientering:

Indsendte klager:

Egholms Venner har, i 2023 sendt klager til hhv. EU kommissionen, og EU parlamentets borgerklageudvalg, fordi vi mener, at Danmark, bevidst undgår, at

overholde sin forpligtelse til at udvide FBO nr. 1 til at omfatte IBA området, som er vist her over.

Vi kan se i forslag til anlægslov, at Transportministeriet, er helt bekendt med reglerne om, at der skal udpeges Fuglebeskyttelsesområder, til sjældne, truede og karakteristiske fugle:

Her et uddrag fra side 28 i Forslaget:

Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).
Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

På områdets udpegningsgrundlag findes trækfuglene: skestork, knopsvane, pibesvane, sangsvane, grågås, kortnæbbet gås, bramgås, lysbuget knortegås, pibeand, krikand, hvinand, toppet skallesluger, blishøne, klyde og hjejle. På områdets udpegningsgrundlag findes ud over de nævnte trækfugle mange ynglefugle, der i perioder trækker over landegrænser: skestork, rørhøg, hedehøg, klyde, almindelig ryle, brushane, dværgterne, splitterne, fjordterne, havterne, fiskeørn og blåhals. På udpegningsgrundlaget er desuden rørdrum som er en udpræget standfugl, men som i hårde vintre kan trække over grænsen.

Alle nævnte udpegningsarter er dokumenteret på og omkring Egholm, og alle er dokumenteret udenfor det eksisterende Natura 200 område..

I tidligere VVM redegørelser er det dokumenteret, at Egholm er et vigtigt sted for Lysbugede knortegæs, og at over 1 % af bestanden ofte befinder sig i IBA området, men uden for det eksisterende FBO. Dette bekræftes også af adskillige indberetninger på DOF basen, Naturbasen, samt arter.dk.

Der er ingen tvivl om, at fuglen, og nok især vandfuglene, som lever af planter og dyr i vandet, vil påvirkes negativt, både i anlægsfasen og i driftsfasen af en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm. Det benægtes jo egentlig heller ikke af VVM materialet, gennem tiderne, eller af hverken MKR, eller lovforslag.

Konsekvensen er selvfølgelig væsentlig, i det øjeblik man fjerner et stort område med ålegræs, som man har planlagt i både Nørredybet, og i Sønderdybet.

På side. 22, i miljøkonsekvensrapporten står der, at ca. **30 ha** med ålegræs, vil blive ødelagt ved tildækning med sediment, ved nedsænkningen af tunnelen syd for Egholm.

I den VVM-rapport som blev gennemført i 2006 og opdateret i 2011, antog man et sedimentspild på 100 % af den lette gytjefraktion. I VVM-rapporten 2021 antog man et spild på 20 % (ved at argumentere for bedre gravemetoder) og i MKVR 2023 er spildprocenten reduceret til 10 %.!? Ifølge MKV 2023 skal der opgraves 1.000.000 ton sediment og gytjefraktionen vurderes at udgøre 70 % af sedimentet. Der er således en meget stor forskel på hvorvidt der spredes 700.000 ton, 140.000 ton eller 70.000 ton gytjesediment. Er der mon en videnskabelig, og sandfærdig forklaring på hvordan sedimentspild, pludselig kan reduceres så markant, fra undersøgelse til undersøgelse?

Men hvis man vis der regnes med, at bundfældning med over 12 kg/m2 er skadelig, vil det dreje sig om ca. 150 ha hvor ålegræsbevoksning vil blive ødelagt. Dermed må det konkluderes, at de 60 ha, som man, guderne må vide hvordan? Vil tilplante med ålegræs, vil være et alt for begrænset område til at kompensere for det ødelagte. Og det er bare i Sønderdybet. Lysbuget knortegås, er som det måske er bekendt, afhængig af at der er rigeligt med ålegræs i fjorden, så den kan æde sig stærk nok, til at klare turen fra Egholm, til Svalbard. Hvis den tvinges til at søge for meget alternativ føde, så som vinterhvede, og diverse græsser, bliver den ikke stærk nok til at den kan klare flyveturen, og efterfølgende æglægning, og yngelpleje. Det ender med, at bestanden kommer til at bestå af for mange gamle fugle, og det vil på sigt betyde en betydelig risiko for at bestanden ikke kan reproducere sig i tilstrækkeligt antal.

Fra tidligere VVM opdatering, og fra Miljøkonsekvensrapporten, har vi følgende:

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. Det er jo f.eks. helt uacceptabelt, når nu der findes alternativer til linjeføring, hvor der ikke fordrives nogen fugleart!

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**. Citat slut.

Begrænset er altså alligevel en alvorlig krænkelse af Fuglebeskyttelsesdirektivet, som ikke på nogen måde er nødvendig, når nu der findes alternativer til linjeføring, hvor der ikke fordrives nogen fugleart!

Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets
og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992

om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv
2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).
Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Gravearbejdet vil givetvis jage mange fugle bort fra områderne hvor de plejer at fouragere. Vi bemærker, at gravearbejdet netop er henlagt til vinterperioden, hvor de Lysbugede knortegæs befinder sig i området. Det er jo meget uheldigt, og vi forstår også, at man ikke må grave i ålegræssets vækstperiode, så vi anser det derfor som en betingelse for at man kan lave en 3. Limfjordsforbindelse, at den anlægges uden for IBA området, hvor den ikke skader nogen udpegningsart væsentligt. Eller man borer en tunnel fra Mølholm til Voerbjerg: Derved kommer man fri af de lysbugede knortegæs vinter opholdsområde.

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**.

Der er ingen grund til at fortrænge nogen fugl fra sit naturlige og selvvalgte habitat, når der er andre og bedre steder hvor der kan anlægges en forbindelse over/under fjorden.

Venlig hilsen

Foreningen Egholms Venner

V/Henrik Mørch

Egholm 59

9000 Aalborg

AALBORG STIFT
Stiftsøvrigheden

Sag nr. 2023 - 35713 / Akt. nr. 2736048
MJOH

Dato: 4. januar 2024

By-, Land- og Kirkeministeriet
Att. Karen Ebbensgaard Jessen

Bemærkninger til lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Stift har modtaget forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, i form af 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.

I forbindelse med behandling af sagen, har Aalborg Stift valgt at anmode Den kongelige Bygningsinspektør om en udtalelse. Udtalelsen er vedhæftet dette brev. Der henvises til udtalelsen for uddybende bemærkninger.

Af det fremsendte lovforslag fremgår det, at der planlægges med at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, da det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed. Det er derfor etableringen af støjskærme, som udgør den primære påvirkning af kirken.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forberede den landskabelige indpasning.

Aalborg Stift skal anmode om, at selve etableringen af støjskærme sker i samarbejde med de kirkelige myndigheder og imødeser i den forbindelse et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

Ellers giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Marie Johansen
chefkonsulent

Thulebakken 1 · 9000 Aalborg - Tlf.: 98 18 80 88

www.aalborg.stift.dk – E-post: kmaal@km.dk

-- AKT 311294 -- BILAG 68 -- [Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse] --

VMB

VMB Arkitekter A/S • Skovvejen 46i 8000 Aarhus C • vmb@vmb-arkitekter.dk • vmb-arkitekter.dk • T: 86138900 • CVR: 14247335

Aalborg Stift
Thulebakken 1, 9000 Aalborg
Att.: Marie Johansen

Aarhus den 3. januar 2024

Deres Ref.: 2724237

Vedr. Konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse

Med anmodning om udtalelse har Stiftet den 20. december 2023 fremsendt høringsmateriale fra Vejdirektoratet vedrørende et forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget er et produkt af en længere planlægningsproces, hvori der blandt andet er udført en fuld miljøkonsekvensvurdering i 2021. I forlængelse heraf er der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering, der særligt har fokus på konsekvenser for grundvand, overfladevand, søer, fjorden og den miljømæssige påvirkning af Natura 2000-området vest for øen Egholm. Arkæologi og kulturarv, herunder kirkerne i nærheden af anlægget, behandles ikke i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da dette tidligere er behandlet i den fulde miljøkonsekvensrapport fra 2021.

I den fulde miljøkonsekvensvurdering fra 2021 kan jeg se, at anlægget gennemskærer fjernbeskyttelseszonen for Dall Kirke og Vadum Kirke. Hvad angår Vadum Kirke, sker dette meget perifert ca. 2,5 km fra kirken og vurderes ikke at påvirke hverken indkig til eller udkig fra kirken. Hvad Dall Kirke angår, er kirken i forvejen præget af en meget tæt beliggenhed til E45, der løber forbi umiddelbart vest for kirken.

I lovforslaget beskrives det, at det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed.

Herudover planlægges det at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, hvor etablering af støjskærme udgør den primære påvirkning.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.

Jeg er enig i ovenstående vurderinger og imødeser et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig til og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

I øvrigt giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette Viuf Larsen
Arkitekt MAA, Kgl. Bygningsinspektør

Skrivelsen er fremsendt pr. mail til:
Aalborg Stift, kmaal@km.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Øster (Trin@advodan.dk)
Titel: Høringsskrivelse, anlæg af 3. Limfjordsforbindelse - På vegne af Aalborg Flugtskydningsforening.
Sendt: 10-01-2024 13:16
Bilag: Høringsskrivelse.pdf;

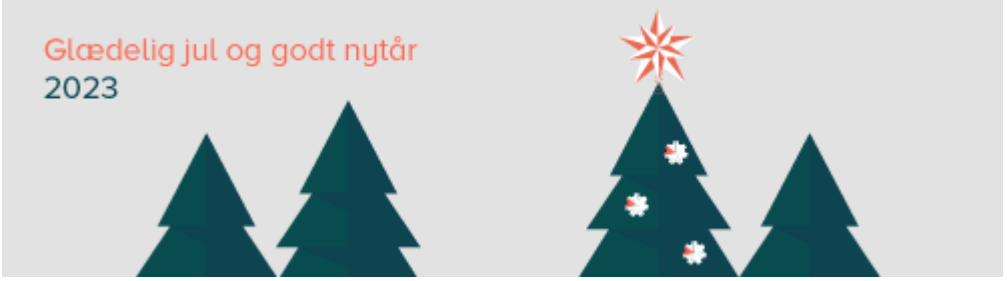
Se venligst vedhæftede høringsskrivelse på vegne af Aalborg Flugtskydningsforening.

Med venlig hilsen

Trine Øster
Advokatfuldmægtig
Direkte: 9631 3308 | Mobil: 2760 5599

ADVODAN
Advodan Aalborg & Brønderslev
Mølleå 1, 1. tv., 9000 Aalborg
CVR: 1926 4890
advodan.dk | Tilmeld nyhedsbrev | LinkedIn
Se hvordan vi behandler dine personoplysninger

Advodan Aalborg og Brønderslev holder ferielukket mellem jul og nytår. Vi er tilbage igen 2. januar 2024.



ADVODAN

Transportministeriet
Att:
trm@trm.dk
arp@trm.dk

Aalborg
Mølleå 1
DK 9000 Aalborg

Brønderslev
Håndværkervej 1
DK 9700 Brønderslev

T: 96 31 33 00
M: aalborg@advodan.dk
SM: sikkermail9000@advodan.dk

Dato: 10. januar 2024
Sagsnr.: 95889

Advokat
Jacob Poulsen Mark
T: 96 31 33 25
M: jpma@advodan.dk

Sekretær
Dorte Brændskov
T: 96 31 33 17
M: dobr@advodan.dk

Bank	Danske Bank
Kontonr.	4368 0011750451
Mobilepay	439663

Hanne Bruun Jacobsen (H)
Per Nielsen (H)
Thomas Frisgaard (H)
Jacob Poulsen Mark (L)
Trine Binderup (L)
Christian Lund Agerbæk (H)
Amalie Weberskov (adv.fm)
Sara Mosegaard Harlund (adv.fm)
Trine Rønhoff Øster (adv.fm)

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Undertegnede er af Aalborg Flugtskydningsforening anmodet om at varetage dennes interesser i forbindelse med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Som følge heraf tillader undertegnede sig på vegne af Aalborg Flugtskydningsforening at fremkomme med nærværende høringsskrivelse med frist fastsat til 11. januar 2024.

Aalborg Flugtskydningsforening har dennes faciliteter og aktiviteter på en af Aalborg Kommune ejet grund. Nærværende kommunale matrikel er i en sådan grad berørt af den nu planlagte linjeføring, at Aalborg Flugtskydningsforening ikke i fremtiden vil have mulighed for at drive foreningens aktiviteter og faciliteter videre på samme matrikel, men vil skulle anvises til andet areal i kommunen.

Aalborg Flugtskydningsforening ejer anlæg og bygninger på matriklen. Hvis konsekvensen bliver, at Aalborg Flugtskydningsforening skal anvises til andet areal i kommunen, vil dette have betydelige økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for Foreningen og dermed også Aalborg Kommune.

Foreningen har over 720 aktive medlemmer, der kommer fra hele landet for at gøre brug af Foreningen. Der er i gennemsnit over året ca. 2000 personer igennem foreningens anlæg om måneden, ligesom Aalborg Flugtskydningsforening huser Talentudviklingscenter Nordjylland (TUCN), hvor foreningen spotter og træner kandidater i OL disciplinerne OL-trap og Skeet- dette i samarbejde mellem Dansk Skytteunion- Skydesport Danmark og DIF. Foreningen er således højt ansete indenfor skydningsdicipliner og danner rammen om et stort fællesskab. Et videre aspekt i sagen er, at det kan være noget nær umuligt at finde nye egnede arealer til foreningen, da yderligere forhold af miljømæssig karakter vil gøre sig gældende i den forbindelse.

Det er Aalborg Flugtskydningsforenings ønske, at der ved den endelige beslutning om anlæggets beliggenhed nøje overvejes nødvendighedskravet for, at anlægget er placeret således, at matr. nr. 52b og 58 a, Hvorup by og Sogn, i sin helhed ikke længere kan danne rammen om foreningens fremtidige virke, samt

de økonomiske konsekvenser dette kan medføre i ekspropriationsmæssig henseende.

Venlig hilsen

Jacob Poulsen Mark

v/ Trine Øster
T: 96313308
M: trin@advodan.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen - Foreningen Den Bedste Vej
Sendt: 10-01-2024 13:08

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.
Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.
Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.
Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven $20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:
Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternativer til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtig end Egholmmotorvejen. Det skyldes bl.a., at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.

Transportministeriet nægter at udføre en opdatering af VVM-rapport 2011 for den østlige linjeføring.

Hvor vi og transportministeriet ved, at der - udover den VVM-planlagte paralleltunnel i øst (VVM2011) er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.
1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor ”Kridtsvinget” sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.
Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg. Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg.

Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.
Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.
Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrappporten: ”at der ikke er asbest i Limfjorden”.
Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.
Asbest er dokumenteret 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. Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.
Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.
Mht. støj følger Danmark ikke WHO’s anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig. I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.
Vejdirektoratets ”opdaterede støjberegninger” er utrolige.
Vejdirektoratet når frem til: ”De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet.” Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede. Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne

omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.
Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse. På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed. I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.
Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurenet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. Det mener VD der er taget højde for. Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurenet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.
Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urenset ned i grundvandet. Det er at spille hasard med vores drikkevand.
Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.
De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnudede frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornsugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning. Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når

Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.
At man kan finde på, at ville ophæve fredning og give dispensation, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet
Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.
Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.
Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten: Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurenet jord.
Råstoffer
Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.
Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m3 jord og 2.684.261 m3 bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.
Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er ”vejkasseegnet”, så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere.
Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.
Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.
Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden
Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.
Rapporten konkluderer flere steder: ”Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse.” Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.
Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget

ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.
Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundsjorde m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.
I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af
overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at
overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).
Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.
Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.
Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.
Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser.

Med venlig hilsen

Foreningen Den Bedste Vej

Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Emil Drevsfeldt Nielsen (emni@danskmetal.dk)
Fra: Sara Lützen (salu@danskmetal.dk)
Titel: Høringssvar Dansk Metal: høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:06
Bilag: Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse. Dansk Metal.pdf;

Til transportministeriet

Hermed fremsender jeg Dansk Metals høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse.

Såfremt vedhæftede giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Sara Lützen
Erhvervspolitisk konsulent
Direkte 33632248
Mobil 20372670
Mail salu@danskmetal.dk



DANSK METAL

Formandssekretariatet
Forbundshuset
Molestien 7
2450 København SV
Telefon 33632000
Besøg vores hjemmeside
Følg os på Facebook

Dansk Metal: Vi passer på dine data – læs vores persondatapolitik

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

10. januar 2024

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til *Høring over udkast til forslag til lov om anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse*.

For Dansk Metal er det vigtigt, at vores infrastruktur binder hele Danmark sammen. Vi ser desværre hvordan trængsel flere steder viser, at centrale strækninger af vores infrastruktur er presset til det maksimale. I Dansk Metal er vi derfor særdeles positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Planen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport. Dansk Metal hilser derfor regeringens forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse 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.

Dansk Metal vil på samme tid gerne kvittere for Aalborg Kommunes store medfinansieringsbidrag på 600 mio. kr. Dette understreger den lokale opbakning til projektet.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sammenslutning af Danske Småøer (sekretariatet@danske-smaaoer.dk)
Titel: Høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:54
Bilag: Høringssvar SaDS vedr motorvej over Egholm januar 2024.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”.

Med venlig hilsen
Ann-Britt Nørgaard
Kommunikation og netværk

Sammenslutningen af Danske Småøer
Association of danish Small Islands
Strynø Brovej 12 | 5943 Strynø | Denmark

Tlf: 28 83 70 90

www.danske-smaaoer.dk

Til

Transportministeriet

Fejø, 10. januar 2024

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Egholm er en af Sammenslutningen af Danske Småøers 27 medlemmer. Med det fremlagte forslag til anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse er egholmboerne i overhængende fare for at miste deres ø og deres ø-identitet, og Danmark er i fare for at gøre uoprettelig skade på en unik natur- og kulturperle.

Motorvejen vil skære øen over i to og påvirke natur og ø-oplevelsen overalt på Egholm. Lovforslagets afsnit 9.6. beskriver tydeligt konsekvenserne for Egholm både under anlægningsperioden og efterfølgende i driftsfasen af motorvejen: "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."

Øen bliver med andre ord aldrig den samme.
Man har simpelthen ved anlægget af motorvejen valgt at ofre Egholm.
Det mener vi i Sammenslutningen af Danske Småøer er forkert og beslutningen bør omgøres.

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 Ålborg by og resten af kommunen.

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 forsvinde.

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, hvilket lovforslaget også påpeger. 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 af Egholms beboere.

Lovforslaget nævner konsekvenserne for Egholm som turistdestination, men ikke konsekvenserne for Egholms beboere og øens muligheder i forhold til kommende bosætning. I disse år oplever mange småøer og også Egholm en øget tilflytning af familier, 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, fuldstændigt ødelægges ved etablering af den vestlige Limfjordsforbindelse.

Endelig er en del af Egholm et vigtigt habitatområde for udryddelsestruede dyrearter (bl.a. odder, lysbuget knortegås, spidssnudet frø og strandtudse). Områderne er derfor beskyttet af internationale konventioner. Levevilkårene for disse arter vil ødelægges med etableringen af en motorvej.

Hvis man fastholder en vestlig linjeføring af den nye motorvej, mener Sammenslutningen af Danske Småøer, at man skal ændre anlægget til en anden løsning, som ikke involverer Egholm – til gavn for beboerne på Egholm, borgerne i Ålborg Kommune og ikke mindst til gavn for klimaet, naturen og biodiversiteten.

Med venlig hilsen

Kirsten Sydendal

Formand

Skovvej 33

4944 Fejø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Neergaard (sekretaer@hasseris.dk)
Titel: Indsigelse, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:30
Bilag: Hasseris Grundejerforening, anlægslov, 10. januar 2024.pdf;

Hermed indsigelse mod anlægslov, 3. Limfjordsforbindelse.

Vil i sende en kvittering på modtagelse.

Mange hilsner
Hanne Neergaard
Hasseris Grundejerforening

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 3.

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 tunnelrørn. 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 den eksisterende tunnele aflastes tilstrækkeligt, sådan at der ikke fremtidigt opstår kødannelser. Det vigtigste er, at CO2-belastningen ikke indgår i beregninger, der ved en inddragelse af omkostningerne vil belaste samfundsøkonomien yderligere i negativ retning.

Det er i øvrigt dette spørgsmål, der gav tidligere transportminister voldsomme problemer ved fremlæggelse af infrastrukturaftalen i 2021. Hvorfor var klimaaftrykket ikke medtaget i beslutningsgrundlaget. Det er det så stadig ikke, når der skal besluttes større infrastrukturprojekter.

d. En væsentlig detalje blev desværre fuldstændig overset i debatten om valg af linjeføring i 2011. Det østlige alternativ med en tunnelløsning, 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 mulig100 % 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 eksisterede 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-tunnelløsning), 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 tunnelløsning** 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 tagen 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. Vejene fra vest mod Aalborg Centrum har allerede i dag for lidt kapacitet til den eksisterende trafikmængde. Tilmed har Aalborg Kommune i 2022/2023 yderligere begrænset vejadgangen til midtbyen som følge af etablering af et nyt separat trace til den nye "Plus-Bus" – linje.

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

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, i Mølholm, på Egholm og i Lindholm. Indenfor Grundejerforeningens område er det specielt de store boligområder i Sofiendals Enge, i Hasseris Enge, i "frugskvarteret" 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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: thorndahl@klostermarken9.dk (thorndahl@klostermarken9.dk)
Titel: Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:22
Bilag: høringssvar søholt.pdf;

Vedhæftet høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra Foreningen Søholt, Egholm.

Med Venlig Hilsen
Foreningen Søholt Egholm v. Søren Thorndahl
Klostermarken 9
9000 Aalborg
e-mail: thorndahl@klostermarken9.dk
mobil: 40 96 69 99

Egholm, 7. januar 2024

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Foreningen Søholt, Egholm 4, består af 11 fritidshuse placeret ca. 500 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 de opdaterede støjberegninger indenfor 53-58 dB i gennemsnit, men det frygtes at støjniveauet i perioder vil være højere pga. hyppig vestenvind og høj trafikbelastning.

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.

I miljøkonsekvensrapporten påpeges væsentlige påvirkninger af bilag IV-arter (odder, flagermus, strandtudse, mv.) som søges løst gennem etablering af erstatningsnatur. Dette er i vores optik en omgåelse af EU-lovgivningen, da det ikke på forhånd kan påvises hvorvidt erstatningsnaturen kan fungere som habitat for de beskyttede arter.

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.

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.

Alternativer:

Der er i miljøkonsekvensvurdering samt udkast til lovforslag ikke tilstrækkeligt undersøgt alternativer til en motorvej over Egholm. Den nærværende linjeføring blev vedtaget for mere end femten år siden og set i lyset af Aalborgs byudvikling over denne periode samt forudsagte støjkonsekvenser, trafikafvikling, miljøkonsekvenser, klimakonsekvenser og samfundsøkonomi ved den foreslåede linjeføring, synes det mangelfulgt at der ikke undersøges alternative linjeføringer.

På vegne af Foreningen Søholt, Søholts bestyrelse:

Hans Jørgen Magnussen Lisbeth Hansen Søren Thorndahl

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Cassandra Sophie Green (CSGR) (csgr@bane.dk)
Fra: Nicolai Holm Larsen (NHLR) (nhlr@bane.dk)
Titel: Svar på høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (BDK ID: 3514670)
E-mailtitel: Svar på høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841) (BDK ID: 3514670)
Sendt: 10-01-2024 08:58

Til Transportministeriet

Banedanmark har tidligere modtaget høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra Vejdirektoratet i december 2021 og kan henvise til Banedanmarks tidligere høringssvar af 3. januar 2022 som sendt til Vejdirektoratet, hvoraf det fremgår, at:

"Banedanmark bemærker, at projektet som et banenært byggeprojekt, der kommer tæt på eller i berøring med jernbanen eller Banedanmarks matrikler, skal risikovurderes og godkendes i henhold til Banedanmarks tekniske norm- og regelværk samt gældende lovgivning på området. Dette indebærer arbejde for Banedanmark svarende til et såkaldt 3.-partsprojekt. Banedanmark skal anmode om, at Banedanmark tilføres bevilling til at behandle de ansøgninger m.v., som er affødt af dette projekt."

Udover gentagelsen af ovenstående høringssvar har Banedanmark ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nicolai Holm Larsen
Teamleder
Forvaltningsret & Generel Jura – C4
M: +45 2118 6629
Banedanmark
Jura, Udbud & Bæredygtighed
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København K.
T: +45 8234 0000
www.banedanmark.dk
banedanmark@bane.dk

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på www.banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Til: aalborg@aalborg.dk (aalborg@aalborg.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), regioner@regioner.dk (regioner@regioner.dk), Region Nordjylland (region@rn.dk), Høringer@bane.dk (hoeringer@BANE.dk), Domstolsstyrelsen (post@domstolsstyrelsen.dk), mail@nobr.dk (mail@nobr.dk), Kommissarius Jylland (post@kommissarius.dk), KOMOE Postkasse (KOMOE@komoe.dk), info@arriva.dk (info@arriva.dk), dsbpost@dsb.dk (dsbpost@dsb.dk), info@NTmail.dk (info@NTmail.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), jura@businessdanmark.dk (jura@businessdanmark.dk), hhj@aalborg.dk (hhj@aalborg.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), DI – Transport (transport@di.dk), info@erhvervnorddanmark.dk (info@erhvervnorddanmark.dk), 3f@3f.dk (3f@3f.dk), fh@fh-nordjylland.dk (fh@fh-nordjylland.dk), Forbundet af Offentlige Ansatte (foa@foa.dk), mail@aalborgforsyning.dk (mail@aalborgforsyning.dk), pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk (pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk), Håndværksrådet (hvr@hvr.dk), 'ITD' (itd@itd.dk), ttm@rn.dk (ttm@rn.dk), dalo@da.dk (dalo@da.dk), gk@gkvind.dk (gk@gkvind.dk), ms@portofaalborg.com (ms@portofaalborg.com), mail@aalborgforsyning.dk (mail@aalborgforsyning.dk), pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk (pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk), krasmussen868@gmail.com

(krasmussen868@gmail.com), ullabryanne@gmail.com (ullabryanne@gmail.com), borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com (borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com), kpkarinmette@gmail.com (kpkarinmette@gmail.com), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), info@campingbranchen.dk (info@campingbranchen.dk), Cyklist forbundet (post@cyklistforbundet.dk), mhwden444@hotmail.com (mhwden444@hotmail.com), formand@dallvillaby.dk (formand@dallvillaby.dk), Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk), Danmarks Naturfredningsforening, (dn@dn.dk), m.sloth.a@gmail.com (m.sloth.a@gmail.com), DHF (dhf@dhf-net.dk), Jurateamet@danskenergi.dk (Jurateamet@danskenergi.dk), dof@dof.dk (dof@dof.dk), peter@plk.dk (peter@plk.dk), dvl@dvl.dk (dvl@dvl.dk), Dansk Vejforening (dv@dv.dk), Danske Handicaporganisationer (dh@handicap.dk), Danske Havne (danskehavne@danskehavne.dk), Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk), aalborg@dgsb.dk (aalborg@dgsb.dk), dch@dch.dk (dch@dch.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), drastrupbeboerforening@gmail.com (drastrupbeboerforening@gmail.com), Henrik Mørch (egholm59@paradis.dk), info@energinet.dk (info@energinet.dk), 'FDM' (hoering@fdm.dk), Forbrugerrådet (hoeringer@fbr.dk), Sammenslutning af Danske Småøer (sekretariatet@danske-smaaoer.dk), toftnielsenjens@gmail.com (toftnielsenjens@gmail.com), Hans Hyttel (hanshuttel@me.com), thorndahl@klostermarken9.dk (thorndahl@klostermarken9.dk), fr@friluftsraadet.dk (fr@friluftsraadet.dk), gf_kef_sve@hotmail.com (gf_kef_sve@hotmail.com), neergaard@hasseris.dk (neergaard@hasseris.dk), formand@vesterkaeret.dk (formand@vesterkaeret.dk), henrikas@mail.dk (henrikas@mail.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), jof@pleth.dk (jof@pleth.dk), Landsforeningen af Menighedsråd (kontor@menighedsraad.dk), arkitektsteenkjaer@hotmail.com (arkitektsteenkjaer@hotmail.com), LEV (lev@lev.dk), NOAH-Trafik (noahtrafik@noah.dk), formand@nwk.dk (formand@nwk.dk), fmidtgaard62@gmail.com (fmidtgaard62@gmail.com), sekretariat@parcelhus.dk (sekretariat@parcelhus.dk), INFO@RIGSREVISIONEN.DK (INFO@RIGSREVISIONEN.DK), Kjeld Allan Larsen (kjeld.allan.larsen@gmail.com), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), paarmanndiana@mail.dk (paarmanndiana@mail.dk), paasch@mail.dk (paasch@mail.dk), mail@trafikaltfolkeparti.dk (mail@trafikaltfolkeparti.dk), DATA GeoHav (data@geohav.dk), Lr@plankonsulenten.dk (Lr@plankonsulenten.dk), KM (kmaal@km.dk), Forsvarets Ejendomsstyrelse (fes@mil.dk), fmi@mil.dk (fmi@mil.dk)

Fra: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 07-12-2023 14:57

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: 'Jens Neustrup Simonsen' (jesi@businessdanmark.dk)
Fra: Inger Tvorup (ingertvorup@gmail.com)
Titel: Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:55
Bilag: 09.01.24 Høringssvar Skipper Samrådet.pdf;

Kære Anders Petersen, Trafikministeriet

Vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

Venlig hilsen

Inger Tvorup
Formand

Hobrovej 63, 9000 Aalborg

Mobil: 21 62 60 92
Mail: ingertvorup@gmail.com

Web: www.skippersamraadet.dk
Facebook: Skipper Samrådet_

Jens Neustrup Simonsen
Næstformand

Hobrovej 73, 9000 Aalborg

40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk

9. januar 2024

Til Transportministeriet

Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Skipper Samrådet med 13.000 borgere i Hobrovejs-, Bejsebakke-, Kornblomst- og Scheelsminde-kvarteret og Kærby området har i snart tre årtier arbejdet for en reduktion af den gennemgående trafik i området.

Flere analyser viser, at Aalborg sammen med Århus har den største luftforurening, kun overgået af København. En af årsagerne er, at antallet af personbiler konstant vokser. De seneste tal fra Danmarks Statistik viser, at bilparken i Danmark i 2022 voksede med 12.000 biler, så der ved årsskiftet 2023 var 2.794.048 personbiler. Alene i Aalborg Kommune er bilejerskabet jf. Danmarks Statistik steget med 25% i perioden 2010 til 2020, mens befolkningstilvæksten til sammenligning har været på 10% i den periode.

De mange stillestående biler i Aalborg centrums smalle gader, bl.a Vesterbro, skaber allerede nu problemer med fremkommeligheden, ligesom den stillestående trafik giver øget luftforurening. Ved de hyppige trafikproblemer i Limfjordstunellen øges trafikken på få minutter på især Hobrovej og Vesterbro, og står ofte totalt stille.
På en ganske almindelig hverdag bruger danskerne 250.000 timer på at vente i trafikken. Ventetiden koster lige nu samfundet 13 milliarder kroner årligt. Et beløb, der kun forventes at stige. DI's beregninger i rapporten 'Vision 2050' viser endda, at de 13 milliarder vil vokse til hele 25 milliarder kroner.

Foruden de mange milliarder til ventetid giver forureningen hvert år sundhedsudgifter for samfundet på grund af bl.a. luftvejsproblemer samt mere end 100.000 dage med nedsat aktivitet og livskvalitet for de berørte borgere.

Befolkningen søger til de større byer. Med tilvæksten af indbyggere i Aalborg og den voksende bilpark er det derfor klart, at byen ikke kan klare sig uden en aflastning af trafikken i og omkring Aalborg.
En ny Limfjordsforbindelse over Egholm er den løsning, der i.h.t VVM redegørelsen kan aflaste Limfjordstunellen og Limfjordsbroen og reducere den gennemgående trafik i Aalborg midtby.

Hvis Aalborg Kommune skal leve op til EU`s grænseværdier for henholdsvis luft- og støjforurening i midtbyen og fortsat have et attraktivt bymiljø, der er både sundt og rart at leve i, haster det derfor med en anlægslov, så arbejdet med en 3. limfjordsforbindelse kan sættes i gang.

På vegne af Skipper Samrådet

Inger Tvorup Jens Neustrup Simonsen Benny Pedersen

Per Toftegaard Kirsten Bayer Sinne Pedersen

Hobrovej 63 9000 Aalborg
Mobil: 21 62 60 92
Mail: ingertvorup@gmail.com
Web: www.skippersamraadet.dk
Facebook: Skipper Samrådet

Skipper Samrådet er det lokale talerør for 13.000 borgere i Hobrovejs-, Bejsebakke-, Kornblomst- og Scheelsmindekvarteret og Kærby området. Skipper Samrådet ser det som sin vigtigste opgave at sikre fortsat udvikling af samrådets virkeområde, så det altid er et af Aalborgs mest attraktive bosætningsområder for både unge og ældre. Det er samrådets ønske at samle hele områdets identitet omkring Skipperen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Drastrup Beboerforening (drastrupbeboerforening@gmail.com)
Titel: Drastrup Beboerforening - Høringssvar vedr. anlægslov for 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 09-01-2024 14:56
Bilag: Drastrup Beboerforening-høringssvar.pdf;

På vegne af Drastrup Beboerforening

Vh. Formand
Thomas Gaarde

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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:39

Send venligst kvittering for dette høringssvar!

Aalborg har ikke behov for endnu en kedelig Danmarksrekord!!

Bedsteforældrenes KlimaAktion er en gruppe borgere, der har erkendt alvoren af de to alvorlige kriser, som truer menneskeheden: Klimakrisen og biodiversitetskrisen. Vi gør en indsats for at engagere borgere. Gennem information og viden vil vi skabe håb, entusiasme og positiv energi til at tackle årsagerne til og modvirke de negative konsekvenser af kriserne. Samtidig vil vi påvirke landets politikere, lokalt og nationalt, med budskabet om at vi alle er nødt til at arbejde sammen om at sikre den grønne omstilling.

Derfor mener vi at det er en **GIGANTISK MISFORSTÅELSE** at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø, biodiversitet og sundhed negativt.

Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord mht. CO_2 udledning** i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO_2 ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i en klimakrise. På næsten daglig basis mærker vi også herhjemme konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m^3 havbundssediment godt give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, så som sand, grus, kalk og ler, råstoffer der ikke kan genskabes.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter, som er beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange **bynære** grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder (Østerådal syd, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Klostereng, Egholm, Lindholm Fjordpark med Verdens Ende og området omkring Hvorup og Hvorupgård med Voerbjerg sø og to mindre søer). Heriblandt er områder med to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på, nemlig rigkær i Østerådal og strandengene ved Klostereng og Egholm Hage. Danmark er et af de få lande i EU, som har landskabsformen strandeng. Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og **bynær** erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

Andre store negative omkostninger for befolkningen i Aalborg og Nørresundby omfatter:

- Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj kan forårsage hjerte-kar-sygdomme, diabetes, dårlig indlæring hos børn og kraftigt forøget risiko for udvikling af demens. Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord i støjforurening**, og hvis byen bliver omkranset af to nord-syd gående, firesporede motorveje vil trafikstøjen blive uudholdelig mange steder i området, uanset vindretning!

- Alvorlig risiko for asbestforurening. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der ske opgravning til lands og til vands i områder, hvor der er deponeret asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik. Igen et område hvor Aalborg har en **Danmarksrekord i form af overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme,** mere end 40 år efter Eternitten blev lukket!

- Alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, hh. Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirerne ikke har nogen rensende effekt. Derfor vil alt hvad der skylles væk fra vejen i forbindelse med regnvejr og oversvømmelser, som f.eks. dækstøv, oliespild og evt. endnu farligere stoffer i forbindelse med uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet. Også på dette område har Aalborg en **Danmarksrekord i form af meget forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet**!

Læg til alle disse indvendinger yderligere tre aspekter:

- Landskabet langs de 20 km motorvej ændres varigt ved et unødvendigt indgribende byggeri, der spærrer for frit udsyn.

- Vejdirektoratet har selv beregnet, at Egholmmotorvejen kun vil have en begrænset effekt i fht. at løse det eksisterende infrastrukturproblem.

- Endelig er der den alt andet end regelrette – for ikke at sige på visse punkter muligvis direkte ulovlige og udemokratiske – beslutningsproces, der er gået forude for det foreliggende lovforslag.

Det er rigeligt med de 4 kedelige Danmarksrekorder vi allerede har – Aalborg har ikke behov for at deltage i konkurrencen om en **Danmarksrekord i infrastrukturskandaler.**

Derfor er der al mulig grund til at sige stort og klart **NEJ** til Egholmmotorvejen, især fordi der er bedre og billigere løsningsalternativer med langt færre negative konsekvenser.

På vegne af

Bedsteforældrenes KlimaAktion Danmark

Ulla Bryanne, tovholder BKA Aalborg

Kjeldgårdsgade 9, 9000 Aalborg

Mobil 22320902

Mail ullabryanne@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Per Clausen (pc-byraad@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:27
Bilag: høringssvar Egholm motorvej 2023.docx;

Dette høringssvar erstatter det tidligere fremsendte.
MVH
For Enhedslisten Aalborg
Per Clausen

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, biodiversitet og dyreliv negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenet og øge CO_2 udslippet.

Investeringen er ud fra en samfundsøkonomisk beregning ufornuftig, så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, kan ikke begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken. 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, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Flere rammes af støj

Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt 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 påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. 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 end etableringen af en ny motorvej

.

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. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.

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. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

Såfremt projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for bilag IV arter, være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.
VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, vi finder ikke, at det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

Desuden finder enhedslisten ikke at der er grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3, da det på baggrund af analysen ikke er godtgjort at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser". Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.

Grundvandet trues

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 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, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen

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.

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som Østerådalen, Klosterengen, Lindholm Strandpark og Verdens Ende bliver markant forringet.

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, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet

meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

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.
- Indførelse af roadpricing, som kan medvirke til at reducere og sprede biltrafikken.
- 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. 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.

Enhedslisten Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: samraadet@vestbyen.nu (samraadet@vestbyen.nu)
Titel: Bemærkninger Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:13
Bilag: Bemærkninger til anlægsloven for den 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

Vi sender hermed vores bemærkninger til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

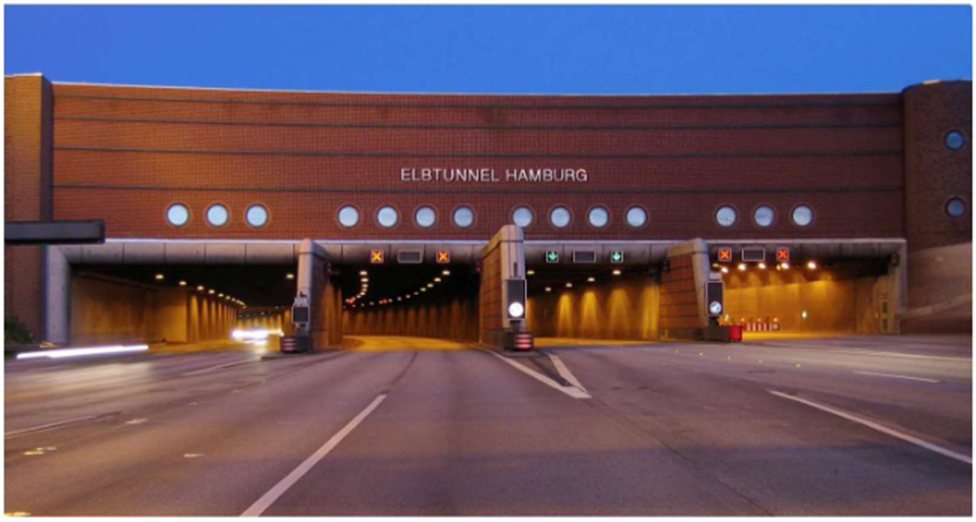
Med Venlig Hilsen
Lene Rubæk
Formand
Vestbyens Samraad

Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

I rapporten skriver man: Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative virkninger, er fordi den 3. Limfjordsforbindelse er vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen.

Der virker som om man ikke er klar over, at der er sket meget siden den beslutning blev truffet i trafikaftalen i 2014. For det første er der bygget mange boliger, erhverv og universitetet er udvidet meget mod øst i Aalborg, for det andet har man nu placeret supersygehuset her. Man skulle tro det åbnede op for at I politiker kan se at det er en helt forkert beslutning i er ved at træffe. Der er nemlig ingen arbejdspladser i Aalborg Vest, så der er ingen behov for at komme her.

Vi har længe peget på, at man skulle etablere en tunnel mere ved krydsningen med E45. Det har man gjort I Elb-tunnelen hvor man har en kapacitet på 150.000 biler med 8 spor og reversible kørebaner. Det må man da også kunne finde ud af i Danmark. Alt tyder på at det er en lang billigere løsning, og så undgår man også mange af de miljømæssige konsekvenser som linjen over Egholm giver.



Hertil kommer flere bemærkninger til projektet:

- **Samfundsøkonomi**
- **Støj**
- **Trafiktrængsel**
- **Klima**
- **Drikkevand**
- **Asbest**
- **Fravigelse for bilag IV-arten odder mv.– vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d og rødlister**

Samfundsøkonomi

Der er ikke noget som tyder på, at der reelt er nogen samfundsøkonomisk gevinst ved at etablere denne linjeføring, da der ikke er tage højde for de reelle prisstigninger ved anlægget.

Vejdirektoratet har allerede nu afskrevet at etablere en ny bro over Vejle fjord, hvis man ser på samfundsøkonomien.

Derfor kan det undre os, at man stadig farer frem med så dyrt et anlæg som denne forbindelse over Limfjorden er. Der skal ikke rykkes meget på de økonomiske omkostninger før den ikke er rentabel.

Støj

Aalborg by er den mest støjbelastede by i Danmark det har flere skrevet, og der har været flere artikler og undersøgelser om dette.

Denne forbindelse, I her vil have gennemført, vil få katastrofale støj konsekvenser for Vestbyens indbyggere og friluftslivet i Vestbyen som benyttes af hele Aalborg by og opland.

Vejdirektoratet skriver selv i deres seneste støjberegning side 2.: *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.*

Trafiktrængsel

Denne forbindelse løser ikke trafiktrængselen, da vi som tidligere har skrevet, at alle arbejdspladser og ny store boligområder ligger tæt på E45. Det vil sige, at de aldrig vil benytte sig af den nye forbindelse, og hvis de endelig gjorde, vil det få store konsekvenser for Vestbyen og hele Aalborg by, for så skal trafikken ledes gennem de mindre veje som slet ikke har nogen kapacitet til så meget trafik.

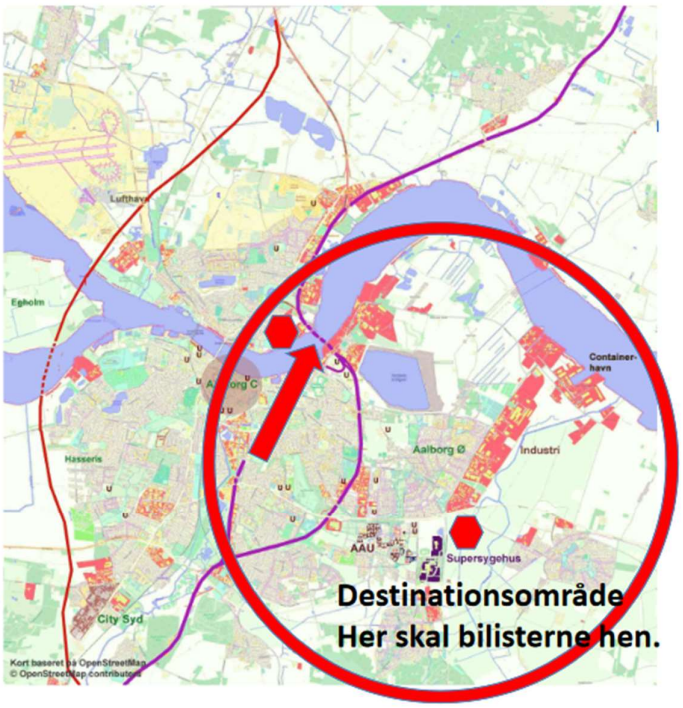
I de sidste 40 år har Aalborg udviklet sig drastisk mod øst med AAU, containerhavnen, store virksomheder, fragtcentraler og senest supersygehuset, som bygges i Aalborg Øst og som ikke kan undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nordfra. Hertil kommer udviklingen af Stigsborg Havnefront med plads til 7.500 nye boliger (byudviklingen af det ca. 32,5 ha område). Så Vejdirektoratets kort svarer slet ikke til virkeligheden.
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 tilsvarende i supplementet, ved at skære en stor del af Aalborgs Øst fra og/eller fremvise industri som om, at der var tale om ubebyggede områder!

Sådan ser Aalborg ud

Egholmforbindelse vil **ikke aflaste tunnelen tilstrækkeligt.**

Langt de fleste skal **til eller fra byområdet** eller begge dele, og de **vil ikke kunne anvende Egholm.**

Et tredje rør ved den nuværende tunnel ligger **centralt** og vil derfor være den bedste løsning.



NB: Kommende Stigsborg Brygge med 7500 beboere og supersygehuset

Klima

Nu har Danmark lige været ved FN's 28. klimakonference (COP28) som fandt sted fra 30. november til 13. december 2023 i Dubai, De Forenede Arabiske Emirater. EU og dets 27 medlemsstater deltog som parter i FN's rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC).

De vigtigste emner på COP28 var:

- global statusopgørelse
- modvirkning
- tilpasning
- klimafinansiering, bl.a. fonden for tab og skader

Hvordan kan man så nu forsvare at anlægge en 3. Limfjordsforbindelsen over Egholm, som alene i anlægsfasen kommer til at udlede 480.380 tons CO_2 og i driftsfasen 128.700 tons CO_2

I statusopgørelsen blev det fremhævet, at de **globale drivhusgasemissioner skal toppe senest i 2025**, og at de skal reduceres **med 43 % senest i 2030 og med 60 % inden 2035** i forhold til 2019-niveauet for at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C. Det blev påpeget, at nogle lande er langt fra at nå deres mål i Parisaftalen.

Klimakonsekvenser af projektet

Tabel 3: Udledning hvis anlægget skete i dag, fordelt på anlægskomponent og om udledningen sker i Danmark eller udlandet (ton CO_2e). Kilde: InfraLCA.

	Produktion	Transport	Anvendelse	I alt
Nationalt	159.640	118.650	20.140	**298.430**
Udland	82.310	89.940	9.700	**181.950**
Globalt	**241.950**	**208.590**	**29.840**	**480.380**

005EB8Tallene er opgjort efter faserne beskrevet i europæisk standard EPD for miljøvaredeklaration af bygge og anlæg EN15804:2012+A2:2019. Tabellen er opdelt i Materialeproduktion (produktionsfasen (A1-A3)), Transport (A4) og Indbygning (A5) samt vedligehold (Udskiftninger (B4)).

Vejdirektoratet skriver at det vil have en væsentlig klimatisk påvirkning side4

Af de 350.000 ton, der forventes udledt i anlægsfasen (fra 2027-2031) vurderes cirka 168.000 tons at blive udledt i Danmark. Med 193.400 ton CO_2e (55 pct.) stammer størstedelen af CO_2e-udledningen fra transporten. Dernæst kommer materialeproduktionen (inklusive udvinding af råstofferne) og anvendelsen af materialerne med henholdsvis 38 og 7 pct.

Herudover viser tallene, at ¼ af EU's totale CO_2 – udledning kommer fra transport, hvoraf biltrafikken er den største synder med hele 77%.

Hvornår lærer vores politikere at se fremad og ikke bagud og planlægge som man plejer. Det må være på tide at man tager miljø/klima problemerne alvorlig og finder nye måder at takle problemerne på.

Man føler virkelig, at vores politikkere er dobbeltmoralske og ikke vil se realiteterne i øjnene når fx. Aalborg i 2024 afholder en stor international konference om bæredygtighed den 1. til 3. oktober 2024 for nationale og internationale gæster samtidig med at man arbejder for den 3. Limfjordsforbindelse.

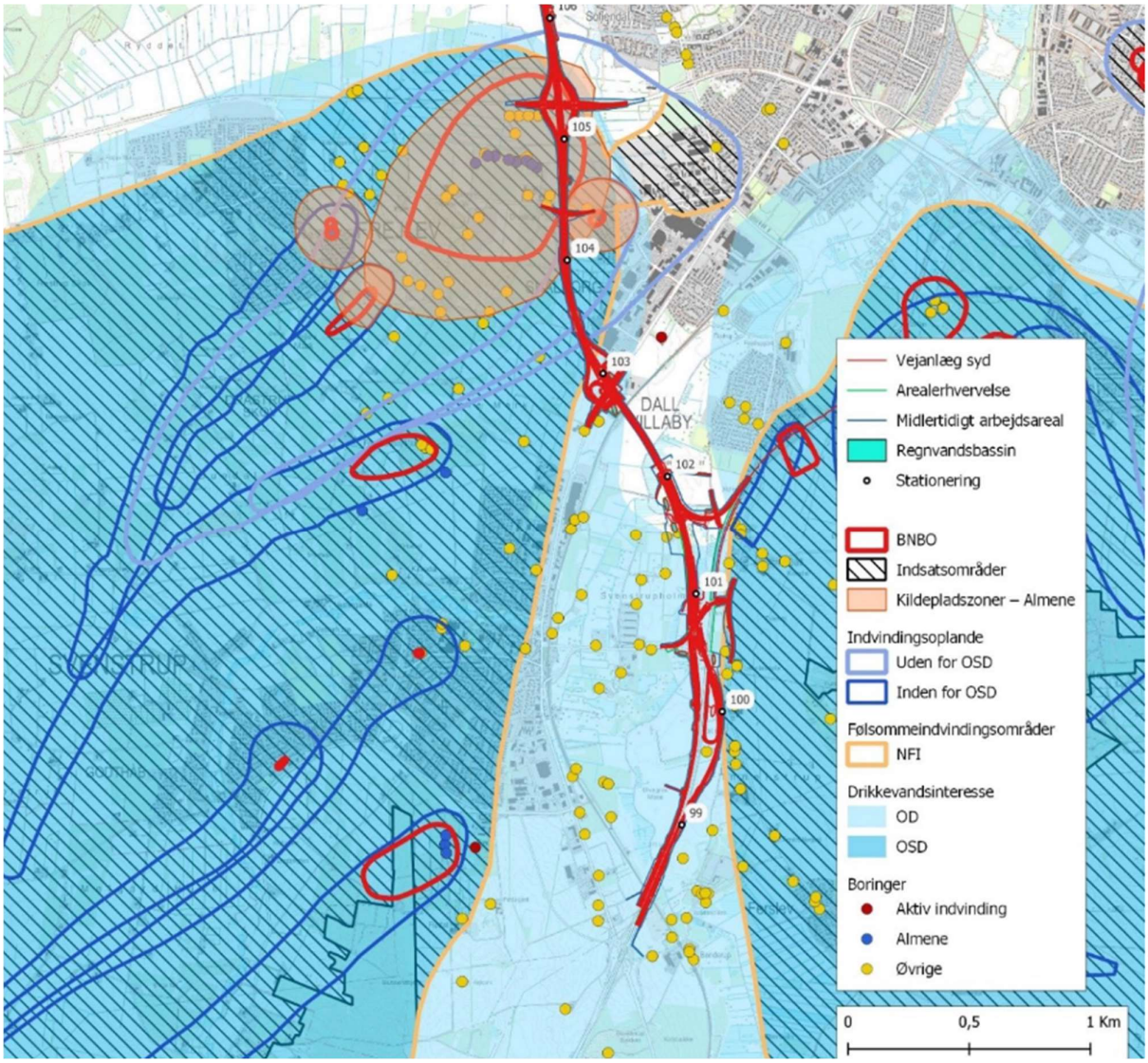
Drikkevand

Hvordan tør I at spille hasard med Aalborgs bys drikkevand

Vurderingen af forholdene i driftsfasen for geologi og grundvand tager udgangspunkt i grundvandsmagasinernes sårbarhed overfor pesticider og spildhændelser og de ændrede forhold, som projektet giver anledning til. Områder med særlige drikkevandsinteresser (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.

Man har de sidste 30 år gjort meget for at beskytte disse områder, som også er udpeget som Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), hvor der er indgået aftaler for at sikre ekstra beskyttelse af disse områder.

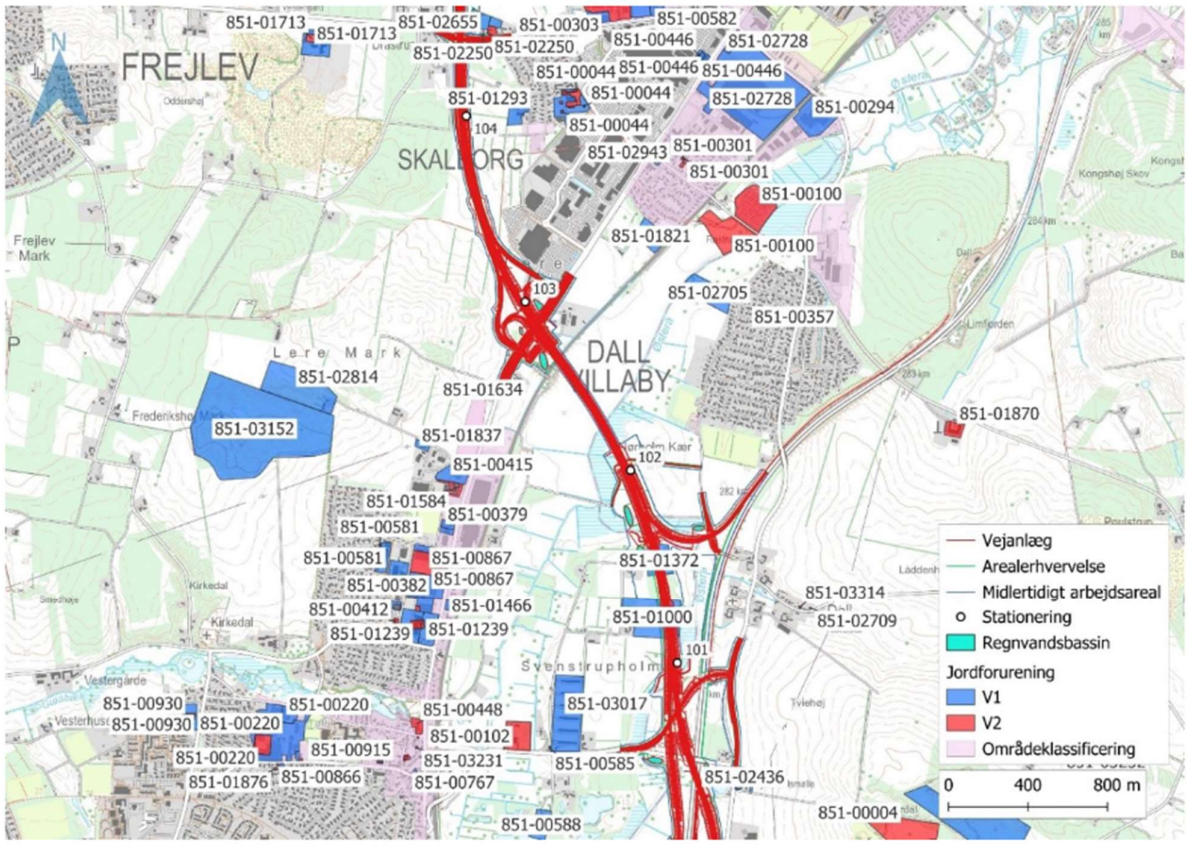
Det arbejde sættes nu over styr, og vi ved ikke om vi kommer til at miste disse vigtige drikkevandsområder i Drastrup og Lindholm for Aalborg by, hvor I tror det hele blot kan løses med en membran. Adgang til rent drikkevand er vigtig.



Figur 13.5 Vandværker og aktive indvindingsboringer langs linjeføringen ved Drastrup Kildeplads.

Eternitaffald

Kortlagte lokaliteter og områdeklassificerede arealer på strækningen st. 101 - 104.
Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet. De geotekniske egenskaber skal vurderes i forhold til om vejen kan anlægges uden yderligere tiltag eller om jorden skal stabiliseres. Hvis det opfyldte materiale skal erstattes med materiale med bedre geotekniske egenskaber, vil der blive foretaget miljøtekniske undersøgelser af de opfyldte materialer. Der er flere af disse asbestaffaldsdepoter langs linjeføringen.



Figur 14.3 Kortlagte lokaliteter og områdeklassificerede arealer på strækningen st. 101 - 104.

Fravigelse for bilag IV-arten odder mv. – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d og rødlister

Man gør meget ud af habitatkonsekvensvurdering /1/ for projektets påvirkning af Natura 2000-områder, særligt det nærmeste Natura 2000-område N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal (H15 og F1). Det fremgår af habitatkonsekvensvurderingen, at projektets skadevirkninger på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for N15 kan afhjælpes gennem nærmere angivne

afhjælpende foranstaltninger, som kan sikre, at projektet ikke vil skade Natura 2000- områdets integritet. Fravigelsesansøgningen omfatter derfor ikke fravigelse af beskyttelsesbestemmelserne i habitatdirektivets artikel 6. Kan man nu være sikker på det, der er mange usikkerheder i projektfasen.

Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af

yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt).

Man skriver at projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen og flagermusen inddrages permanent til det kommende vejanlæg. Man erkender samtidig at vidensgrundlaget er for dårlig i forhold til at erstatte dem med nye. Her er VVM mangelfuld. Det forhold gælder også for landindvindingen ved Egholm.

Hvordan kan man tillade at fjerne disse yngle- og rastelokaliteter før man har etableret nye.

Konklusion

Dette projekt er ikke så samfundsøkonomisk nødvendig, at det skal tilsidesætte, vores drikkevand, miljø, natur og belemre os med en masse støj. Det får også store konsekvenser at man vil gennemføre landindvinding ved Egholm for vores rastende fugle og øvrigt dyreliv.

Med venlig hilsen

Lene Rubæk

Vestbyens Samråd

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: janepedersen (janepedersen@mail.dk)
Fra: janepedersen@mail.dk (janepedersen@mail.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 09-01-2024 12:26

Til transportministeriet
Ejerforeningen Julius Posselts Vej 1 A – 1 L, 9400 Nørresundby, har drøftet høringsmaterialet herunder forslag til Anlægslov for etablering af en motorvej over Egholm.

Ejerforeningen tager som sådan ikke stilling til spørgsmålet om anlæggelse af en Egholmforbindelse, blot vil ejerforeningen meget gerne sikre sig, at Transportministeriet, i tilfælde af vedtagelse af anlægsloven, vil initiere, at man forebygger støjgener for de beboere, der bor i tæt afstand til en evt. forbindelse. Det er veldokumenteret, at støj kan have en negativ indflydelse på helbredet.

På vegne af bestyrelsen for Ejerforeningen for Julius Posselts Vej 1 A – 1 L, 9400 Nørresundby,
Formand for bestyrelsen
Jane Pedersen.

Jane Pedersen
Julius Posselts Vej 1 D, 5. Sal lej. 1
9400 Nørresundby
42236142

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ellen Frydendal (ellenfrydendal@outlook.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 10:24
Bilag: HærvejsmotorvejNEJTAKs høringssvar til udkast til anlægslov - 3 Limfjordsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK finder det nuværende beslutningsgrundlag for vedtagelse af en anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse for utilstrækkeligt til at vedtage en lov.

Det har vi beskrevet i vedhæftede bilag.

På vegne af bestyrelsen for HærvejsmotorvejNEJTAK,

Ellen Frydendal
Formand

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele
mobil 2567 1602
mail@ellenfrydendal.dk

Høringssvar vedr. udkast til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

Utilstrækkeligt beslutningsgrundlag for anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK mener, at beslutningsgrundlaget for en anlægslov ikke er fyldestgørende. Vi har tidligere overfor forhenværende trafikminister Benny Engelbrecht gjort opmærksom på, at de økonomiske beregninger for Hærvejsmotorvejen ikke er tilstrækkeligt specificerede og endog misvisende. Det samme gør sig gældende for de økonomiske beregninger for en motorvej over Egholm. Endvidere er konsekvenserne for klimaet også mangelfuldt beskrevet. Dvs. politikerne har ikke tilstrækkelige oplysninger til at træffe deres beslutninger på.

Vi tænker her på følgende utilstrækkeligheder og mangler:

1.
Brugereffekterne indeholder ikke borgernes øgede omkostninger til drivmidler på 1 mia. kr.

De øgede omkostninger til drivmidler, dvs. til brændstof- /elforbrug, er ikke med i beregningerne af brugereffekterne.
Drivmiddel-omkostninger "neutraliseres" af et fiktivt beløb svarende til glæden ved at komme et sted hen. Dvs. det giver en neutral brugereffekt at besøge f.eks. tante Oda i Hirtshals, da drivmiddel-omkostningerne ved at køre dertil svarer til glæden ved at besøge hende. Problemet ved neutraliseringen er, at man værdisætter et gode, som i høj grad ikke værdisættes i det virkelige liv.

De forøgede statsafgifter ved en 3. Limfjordsforbindelse i form af afgifter på drivmidler, registreringsafgift og moms er sat til 582 mio. kr. (Bilag 1). Derfor vil der være en merudgift til kørsel på ca. 1 mia. kr. (Benzinafgiften udgør ca. halvdelen af benzinprisen i dag). Det beløb skal komme fra husholdnings- og virksomhedsbudgetterne. **De 1 mia. kr, fremgår ikke - hverken af baggrundsmaterialet eller udkastet til anlægsloven.**

2.
Brugernes meromkostninger er ikke udspecificeret ift. kørselsformål.
Brugernes meromkostninger består af meromkostninger til drivmidler nævnt under punkt 1, reparation af biler og lastbiler samt nyindkøb af disse. Samlet udgør omkostningerne ca 1.6 mia. kr. (1 mia. kr. fra punkt 1 og 627 mio. kr. fra tabel 1 i bilag 1).
Disse omkostninger er ikke udspecificeret i forhold til kørselsformål. Dvs erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.
Udspecificering vil være interessant ud fra interesserne hos de forskellige typer brugere: Erhvervslivet prioriterer sparet erhvervskørsel (dvs. sparet chaufførløn, brændstof og slid på lastbilerne), arbejdstagere sparet pendlingtid og f.eks. børnefamilier sparet fritidskørsel.
En sådan opsplitning vil kunne fortælle, hvordan de 1.6 mia. kr. kan fordeles på hver type interessent. F.eks. hvilken gruppe er det, der kommer til at betale den største del af de 1.6 mia. kr ?
Dvs. størrelsen af det formindskede råderum for borgerne er således ukendt. Oplysningen er væsentlig – se punkt 3.

Den manglende udspecificering på kørselsformål og dermed betaling til drivmidler, reparation og nyindkøb af biler og lastbiler betyder, at debatten og stillingtagen til en

motorvej ud fra forskellige interessenters synsvinkel ikke kan ske.

3.
Mindsket råderum for borgerne – hvilke konsekvenser for sundheden ?

At der er et mindsket råderum for borgerne nævnes ikke i bemærkningerne til lovforslaget. Det skal man ned i et bilag for at se (bilag 2). Her står ”Beslutningen medfører således et mindsket økonomisk råderum for borgerne”.

Det mindskede råderum for de private husholdninger som følge af en 3. Limfjordsforbindelse vil betyde, at andre goder ofres.
Her vil det være interessant at få en kvantificering af typerne af ofre. Er det ofre på sundhedsgoderne (f.eks. kontingent til en sportsforening / fitnesscenter) eller direkte sundhedsskadelige ”ofre” ? Hvis det er sundhedsgoderne, der først og fremmest reduceres, får borgerne et dårligere helbred, livskvaliteten forringes, og udgifterne til sygehuse, medicin mm. vil stige.
En sådan kvantificering vil kunne højne debatten om de sundhedsmæssige konsekvenser af ny motorvej.

4.
CO2 udledning

a. Offeromkostninger
Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse kan betyde offeromkostninger for andre anlæg som f.eks. anlæg af vindmøller og solceller. I så fald vil en 3. Limfjordsforbindelse være endnu mere skidt for Danmarks CO2 regnskab.

b. Forringede muligheder for at nå CO2 mål i 2050
CO2 udledningen vil være størst i starten af projektperioden, hvor vejen anlægges og hvor der er den største andel af ikke el-biler. Især ud fra et kortere tidsperspektiv – f.eks. indtil 2050 – er tallene alarmerende store. De vil gå imod de besluttede mål for reduktion af CO2 udledning i 2050.

Der mangler oplysninger om CO2 udledningen år for år. Disse oplysninger ville ellers være med til at vise hvor stor en negativ påvirkning CO2 udledningen ville have i fht. Danmarks mål for CO2 udledning i 2050.

c. Usikker teknologi
I bilaget om klimakonsekvenser er mængderne af CO2 udledning beregnet med og uden forventet fremtidige teknologiske forbedringer. (Bilag 2).
Forventet fremtidig teknologi er uholdbart at satse på. En fugl i hånden er bedre end 10 på taget. Derfor bør man gå ud fra beregningerne fra de i dag kendte teknologier.

5.
Misbrug af FNs verdensmål

Tankegangen bag FN's verdensmål beskrives godt af Mogens Lykketoft i bogen ”Bæredygtig global udvikling”. Der står: ”Det er et budskab om, at vi ikke kan nå målet om at udrydde den ekstreme fattigdom ved at vandre frem ad de samme stier, som vi har trasket ad de foregående 15 år – eller for

den sags skyld de foregående 70 år.
….
Der er brug for en ny økonomisk politik, der er gennemsyret af både miljømæssig og social bæredygtighed". (Bilag 3).

I bemærkningerne til lovforslaget argumenteres der for en ny motorvej ved hjælp af FN's verdensmål. At anlægge en 3. Limfjordsforbindelse er at vandre ad de samme stier. Det er ikke at gå nye veje.

6. Konklusion

Manglende oplysninger om borgernes merudgifter til drivmidler, manglende udspecificeringer af dels meromkostninger på borgergrupper og dels offeromkostninger på typer af goder, en mulig satsning på usikker teknologi mht. CO2 udledning samt misbrug af FN's verdensmål gør beslutningsgrundlaget for anlægsloven for spinkelt.

Anlægsloven bør derfor af demokratiske, økonomiske og miljømæssige grunde ikke vedtages.

Den 9. januar 2024,
På vegne af bestyrelsen for HærvejsmotorvejNEJTAK

Ellen Frydendal,
Formand

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele
Mobil: 25671602,
Mail@ellenfrydendal.dk

www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk

Bilag 1.
Samfundsøkonomiske beregninger, side 2 tabel 1, under brugereffekter.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Bilag 2.
Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse, side 3, næstsidste afsnit.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Klimam%C3%A6ssige%20konsekvenser%20af%20den%203.%20Limfjordsforbindelse_wcag.pdf

Bilag 3.
Steen Hildebrandt (red): "Bæredygtig global udvikling", Jurist og Økonomforbundets Forlag 2016.
Side 9, 5., 6. og 7 afsnit.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Hørinssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 09:36
Bilag: Høringssvar Q.pdf;

Hermed høringssvar fra Frie Grønne.
Jeg vil gerne have bekræftelse for modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Høringssvar til anlægslov om en Egholmmotorvej 09.01.24

I Frie Grønne ønsker vi ikke flere motorveje.

Allerede nu får vi både i Danmark og globalt dagligt påmindelser om klimaforandringerne.
Hvis vi ikke NU gør alvorlige tiltag for at bremse CO2 udledningen, forpasser vi vores chance for at bremse klimaforandringerne, og de næste generationer kommer til at betale prisen.

Samtidig presser vi ved anlæg af en Egholmmotorvej naturen. Vi har få procenter af vores arealer friholdt til vild natur, mange arter er truede eller i tilbagegang. Konkret vil motorvejen ødelægge Natura 2000 områder og inddrage 2.600.000 m2 jord plus 900.000 m2 til arbejdsarealer.

Den grønne omstilling i forhold til både klima og natur presser på.
Når vi asfalterer endnu mere af vores natur, arbejder vi direkte imod både natur og klima.

En 22 km lang Egholmmotorvej vil generere mere trafik, kræve bunker af råstoffer, som vi i forvejen overforbruger. Den vil udlede store mængder CO2, påvirke miljøet negativt for både mennesker og dyr, ødelægge Natura 2000 habitater og andre naturområder og bruge plads, som kunne gøres til fine naturområder.

I Frie Grønne vil vi styrke den grønne infrastruktur for transport ved at lave bedre forhold for cyklisme, mere og gratis kollektiv transport, ved at flytte godstransport fra veje til skinner, ved at etablere flere delebilsordninger og mere samkørsel.

Derfor siger vi NEJ til en Egholmmotorvej, drop dette sorte projekt.

Mvh

Sikandar Siddique
Politiks leder i Frie Grønne

Susanne Zimmer
Medlem af Frie Grønne Råd
Tidligere nordjysk MF

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Delphin (per_delphin@live.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje
Sendt: 08-01-2024 18:51
Bilag: Høringssvar 3. LFF 2023.pdf;

På vegne af foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje fremsender jeg hermed foreningens høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg skal anmode om kvittering for modtagelse af høringssvaret.
Høringssvaret er vedhæftet.

Med venlig hilsen
Per Delphin
(tlf. 41603384)

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse fra foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM)

Drop planerne om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse!

Det er yderst beklageligt, at projektet vedrørende en 3. Limfjordsforbindelse er nået så langt i planlægningsprocessen som til forslag til anlægslov. Helt grundlæggende anser JMOM det for en særdeles dårlig ide at anlægge denne motorvej, da den vil have en lang række negative konsekvenser, som tilsammen burde være rigelig grund til at afvise projektet. Hvis motorvejen ikke anlægges, undgås de mange negative konsekvenser. Ydermere spares samfundet for en anslået anlægsudgift på nu 7,8 milliarder kr. **JMOM opfordrer Folketinget til at afvise det fremsatte forslag til anlægslov**.

Transportudviklingen

Der er generelt mange usikkerheder omkring udvikling efter etablering af nye motorveje. Men ét er temmelig sikkert: nye og bredere veje skaber mere biltrafik på landsplan. Bestanden af personbiler i DK var pr. 1. januar 2023 2.800.000 og i 2018 2.530.000 - altså en stigning over 5 år på 270.000. Den store trængsel ligger om morgenen og om eftermiddagen (2 x 2 timer) og udgøres for en væsentlig del af personbiler, som transporterer i gennemsnit 1,05 person. Denne udvikling er ikke ønskværdig. Denne transportform har medført, at den kollektive transport er stærkt nedadgående især udenfor byerne, hvor den i mange områder faktisk ikke eksisterer. Dette er til stor gene for handicappede, gamle og unge under 18 år. De må ofte flytte til byen. Dette er tillige en hindring for at skabe balance mellem by og land.

Det er på høje tid, at politikerne ændrer på den kurs for transportudvikling, der har været gældende de sidste ca. 50 år med etablering af flere og flere motorveje. Grænsen **er** nået! Og dermed skal motorvejen vest om Ålborg skrottes. Der er brug for nytænkning. Danmark er et af de lande i EU med flest km motorvej i forhold til befolkningstallet. Danmark er et lille land, og her skal også være plads til større naturområder.
Vi mener: Det skal være dyrt og besværligt at transportere sig alene.

Det skal være billigt og nemt at transportere sig sammen med flere.

Hvis personbilerne på vejene bliver reduceret, vil der være plads til erhvervskørsel på de eksisterende veje. Danmark har allerede et meget veludbygget vejnet.

Klima

Vi befinder os i en alvorlig klimakrise, og det er et erklæret samfundsmål at nedsætte den hjemlige CO_2-udledning markant. Ikke desto mindre indgik politikerne i juni 2021 et infrastrukturforlig, der bl.a. indebærer anlæg af adskillige nye motorveje med dertil hørende udledning af betydelige mængder CO_2. En 3. Limfjordsforbindelse er en af disse motorveje. Det skammelige infrastrukturforlig omfatter vejanlæg til 63,8 milliarder kroner og indebærer udledning af skønsmæssigt 2.294.000 tons CO_2e i anlægsfasen og ved vedligehold. Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil ifølge baggrundsdokumentet "Klimamæssige konsekvenser" nationalt udlede 298.430 tons CO_2e. Hertil kommer udledning, der sker i udlandet (181.950 tons).

Politikerne bag forliget anser åbenbart anlæg af en stribe klimaskadelige motorveje for så uomgængeligt vigtige for landet, at det retfærdiggør en betydelig forøgelse af CO_2-udledningerne, stik imod bestræbelserne på at nedbringe disse**. I lyset af klimakrisen vil det være dybt uansvarligt at anlægge en række**

nye motorveje i Danmark. Den rette klimahandling vil være at droppe projekterne, herunder også en 3. Limfjordsforbindelse!

Motorveje og vækst

De mange ønsker om flere nye motorveje herhjemme er i sidste instans næret af forventninger om økonomisk vækst. **Det er en sejlivet myte, at en ny motorvej altid fører til økonomisk vækst og flere arbejdspladser overalt i et stort område.** Det er blevet påvist af trafikforskeren Per Homann Jespersen, at motorveje flytter rundt på væksten. Nogle steder omkring en ny vej kommer der vækst og nye arbejdspladser, andre steder kommer der negativ vækst og sker tab af arbejdspladser.

Samfundsøkonomiske analyser

En del af beslutningsgrundlaget for anlæg af nye motorveje er de samfundsøkonomiske analyser. En svaghed ved analyserne er, at ikke-markedsprissatte effekter af trafikinvesteringerne er meget usikre, og der er en række effekter, som slet ikke opgøres og medtages i analyserne. Kort fortalt beregnes og prissættes nytteeffekterne af et vejprojekt ved hjælp af Teresa-modellen, og effekterne omsættes 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. Sådanne fiktive beløb (”luftpenge”) sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb, der er knyttet til den ”virkelige” økonomi. Forsøg på at prissætte effekter, der hidtil ikke er indgået i analyserne, som f. eks. naturværdier, vil næppe falde heldigt ud, men blot munde ud i yderligere et sæt fiktive beløb. Sammenstillingen af fiktive beløb med beløb, der er knyttet til den reelle økonomi, gør, at analyserne må anses for uegnede til beregning af et infrastrukturprojekts rentabilitet. Især tidsbesparelser er en afgørende begrundelse for bygning af nye motorveje. En køretidsbesparelse beregnes som forskellen mellem nutidig transporttid og estimeret transporttid på en planlagt vej med højst tilladte hastighed og uden forhindringer. Det må anses for meget problematisk, at også ”tabt” tid ved kørsel i fritiden bliver prissat og indgår i de gængse samfundsøkonomiske analyser. En stor del af persontransportarbejdet foregår netop i fritiden.

Det er derfor yderst kritisabelt, at sådanne uegnede analyser indgår som en del af beslutningsgrundlaget for in casu forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. JMOM anser, at de samfundsøkonomiske beregninger er af en så mangelfuld karakter, at de ikke kan indgå som en del af beslutningsgrundlaget for forslaget til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Støjberegninger

Støjniveauer fra trafikken på den planlagte motorvej 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, også med flere elkøretøjer på vejen, men det er ikke blevet beregnet, hvad støjniveauerne vil være efter et givet antal år. Det er beboerne langs motorvejen, som overraskes af og må leve med højere støjniveauer end de angivne gennemsnitsværdier. Sundhedsfaglig forskning har vist, at vejstøj i værste fald bl.a. kan bevirke stress, søvnforstyrrelser, hjerte-karsygdomme, forhøjet blodtryk, diabetes, forskellige former for kræft, demens samt nedsat indlæringsevne hos børn. Der er samtidig betydelige samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbreds-

mæssige effekter af trafikstøj. **Det er helt uacceptabelt at fremlægge et forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse på baggrund af et så mangelfuldt planlægningsgrundlag.**

Støjpåvirkning af beboelsesområder

Ved anlæg af ca. 20 km ny motorvej i Egholmlinjen vil et større areal omkring vejen påvirkes af støj, og adskillige fastboende i relativ nærhed af motorvejen vil blive udsat for vejstøj med forringet livskvalitet til følge. Egholmlinjen løber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er begrænset vejstøj, og passerer undervejs i varierende afstande flere boligområder. Der må forventes en væsentlig forøgelse af støjpåvirkningen i området langs den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen sammenlignet med situationen uden en motorvej. Der vil i forbindelse med projektet blive opsat i alt 5 km støjskærme. Hvad med de øvrige 15 km? Spørgsmålet er, om ikke vejstøjen trods dæmpning stadig vil være til gene for et større antal beboere, jf. ovenstående bemærkninger vedr. beregning af vejstøj. Det ligger jo ligesom i kortene, at et antal helårsbeboelser vil være særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet, når Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af sådanne beboelser. **Hvis forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse vedtages, har politikerne valgt at acceptere, at mange beboere udsættes for generende og skadelig vejstøj.**

Rekreative værdier

Motorvejen passerer gennem eller tæt forbi en række natur- og rekreative områder. For de mennesker, der med forskelligt formål opholder sig her, vil den visuelle oplevelse af landskabet forringes markant. Eksempelvis vil en landskabsbro over Østerådalen i bedste fald tillade, at dyr kan passere under den, men broen er og bliver et skæmmende fremmedelement i landskabet.

Motorvejen vil udsætte de mennesker, der opholder sig i naturområderne og de rekreative områder, med generende støj. Dette gælder bl.a. Egholm. Mange af de oplevelsesmæssige værdier, der er forbundet med at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø som Egholm, går tabt ved anlæg af motorvejen. Øen vil fremover ikke have den samme værdi for turismen.

Selv om diverse dyrearter stadig måtte forekomme i et område omkring motorvejen, vil oplevelsen af arterne i deres miljø være drastisk forringet i det nu støjprægede og visuelt skæmmede område.

Ophold i naturen er godt for den mentale sundhed, men med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen forringes mulighederne for gode oplevelser markant.

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, hvis livskvalitet herved forringes. Desværre tillægges muligheden for gode oplevelser i naturen generelt ingen vægt i beslutningsprocessen vedr. anlæg af nye motorveje.

Dyre- og planteliv

Ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen inddrages naturarealer, og herved forringes voksesteder for plantearter samt levesteder for forskellige dyrearter. Strækninger af vandløb skal forlægges i forbindelse med anlæg af motorvejen.

I Danmark er der ikke meget natur tilbage efter mange års omfattende indgreb af forskellig art. **Den resterende, pressede natur har mindst af alt brug for et massivt indgreb som anlæg af en ny motorvej!**

Motorvejen vil virke som en barriere for visse dyrearters spredning. Ved diverse afværgeforanstaltninger såsom faunapassager og paddehegn m.m. søges skadevirkningerne begrænset. Faunapassager m.v. giver næppe dyrene samme muligheder for at sprede sig i landskabet, som de havde før etablering af motorvejen. **Landskaber uden motorvej og uden afværgeforanstaltninger er så langt at foretrække frem for landskaber med motorvej og med afværgeforanstaltninger!**

Det planlægges at udlægge områder med erstatningsnatur ved motorvejen, men visse naturtyper såsom rigkær og strandenge kan kun vanskeligt erstattes.

Strandtudsen er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV, er fredet og er på den danske rødliste opført som truet. Trafikdrab af arten i lavtliggende områder er anført som en mulig trussel, og det formodes, at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunpadder kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Desuden anføres det, at strandtudser ikke er særlig villige til at acceptere erstatningsvandhuller.

Det angives i den opdaterede miljøkonsekvensvurdering, at fugle, herunder beskyttede arter, på en række angivne lokaliteter vil fortrænges som følge af arealinddragelse ved anlæg af motorvejen og forstyrrelser ved anlægsaktiviteterne.

Det skal anføres, at flagermus kan blive dræbt i trafikken, når de flyver på tværs af en motorvej. Her er køretøjernes fart så høj, at flagermus generelt ikke kan nå at undvige. Flagermusene dræbes enten ved at blive ramt af køretøjerne eller ved, at de suges ind af den vind, som omgiver køretøjerne. Sandsynligvis kan flagermus fanges i den stærke vind, som omgiver lastbiler, i op til en meter over lastbilerne. En motorvej ført over en ådal vil være hævet over terræn, og flagermus vil kunne blive dræbt i den pågældende højde.

Generelt erstattes et naturareal, der er permanent inddraget til motorvej, med et dobbelt så stort areal. **At naturarealet herhjemme forøges er absolut ønskværdigt, men det er klart at foretrække, at dette mål realiseres, uden at det forudsætter anlæg af en ny motorvej!**

Fravigelse fra habitatdirektivets artikel 12, litra d

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" argumenteres for, at forbuddet mod at beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for odderen kan fraviges, idet der ikke findes noget alternativ til det planlagte forløb af motorvejen i Egholmlinjen, og at anlæg af motorvejen tjener bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Der er flere år efter VVM-undersøgelsen fra 2011 blevet præsenteret et alternativ til en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen i form af et ekstra tunnelrør, og der er næppe generel enighed blandt trafikeksperter om, at der ikke findes et brugbart alternativ til en motorvej i Egholmlinjen. Mht. bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, hvortil hører fremkommelighed for erhverv og private, kunne alternativet til 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen også tænkes at varetage disse interesser.

Privatøkonomiske konsekvenser

De færreste har lyst til at bo tæt på en 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 leve med den enerverende vedvarende støj fra motorvejstrafikken. Ejendomme, der er beliggende inden for et område omkring motorvejen, vil falde i værdi. **Hvis forslaget til lov om anlæg af**

en ny motorvej vedtages, har politikerne hermed valgt at acceptere, at lokale beboere påføres disse ulemper.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: DSB (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Magnus Just Hansen (majuha@dsb.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 08-01-2024 11:46

Kære Anders

DSB har ikke bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Magnus Just Hansen
Senior direktionskonsulent
E-mail: majuha@dsb.dk
Mobil: 24689048

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Vejdirektoratet - Hovedpostkasse (vd@vd.dk)
Fra: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Titel: Høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”
Sendt: 08-01-2024 09:15
Bilag: EGHOLM-hoeringssvar-RBT-NOAH-Trafik.pdf;

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ”Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse”

Modtagelse af høringssvaret bedes venligst bekræftet.

Med venlig hilsen

Poul Kattler
Ivan Lund Pedersen

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Studiestræde 24, 2. sal
1455 København K

NOAH
Friends of the Earth Denmark
NOAH-Trafik
Studiestræde 24, 2. sal
1455 København K

Kbh. den 8. januar 2024

Til
Folketingets transportudvalg
Vejdirektoratet

Med denne kommentar til Vejdirektoratets *"udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"* vil vi opfordre Folketinget til at undlade at bygge en motorvej vest for Aalborg over Egholm.

Folketinget opfordres til at sørge for at alternativer til en Egholm-forbindelse undersøges nøje.

Det drejer sig - i lyset at den alvorlige klimakrise og vores klimalov - om en løsning baseret på udbygning af den kollektive trafik i kombination med roadpricing og optimale betingelser for cykeltrafikken. Tillige er der brug for en analyse af en moderat udbygning af den eksisterende østlige motorvej, som ifølge uafhængige transportforskere, både vil være langt billigere, mere effektiv og skånsom overfor miljø, klima og natur.

En Egholmmotorvej har - selv ved anvendelse af Vejdirektoratets partielle samfundsøkonomiske analyser - en meget ringe samfundsøkonomi. Den ringeste i listen over anlæg i Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021.

Vejdirektoratet undlader tilmed at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton - jfr. følsomhedsberegningen nedenfor på side 4 - give en udgift på kr.: 2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning.

Efter gennemgang af materialet vedrørende en ca. 20 kilometer 4-sporet motorvej plus 2 nødspor vest om Aalborg via Egholm vil vi opsummere vores holdning til projektet:

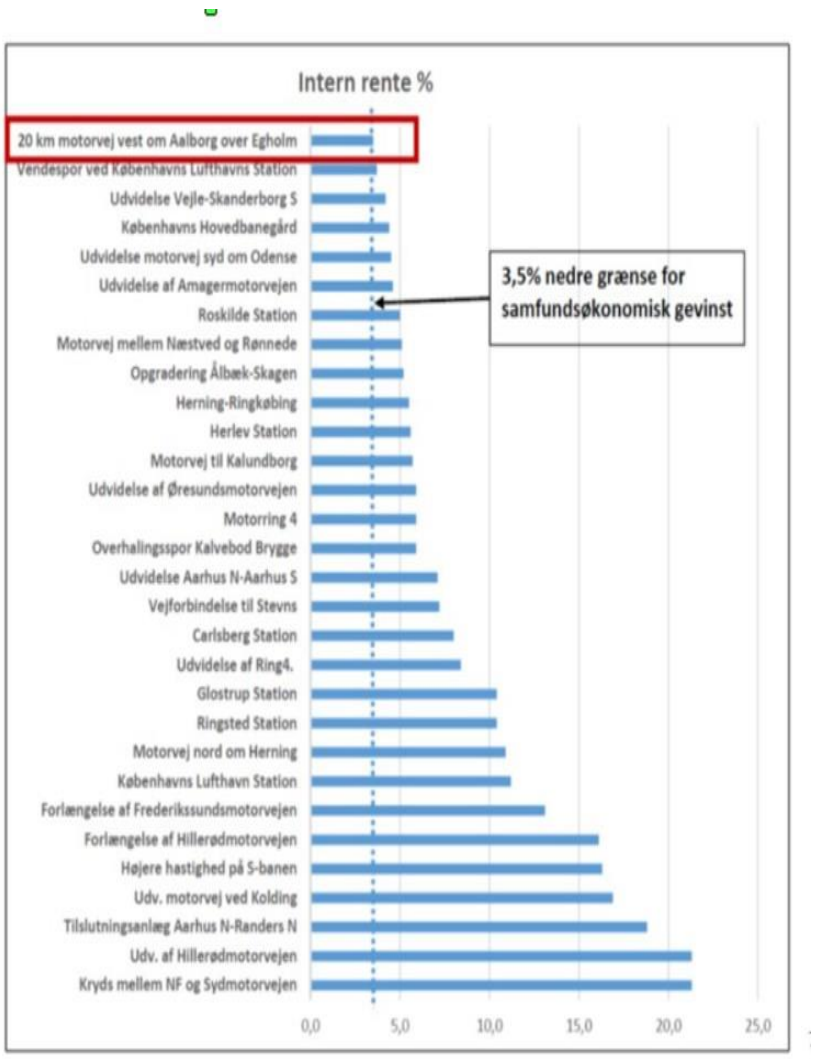
Vejanlægget vil:

- ødelægge naturområder
- udgøre en stor klimabelastning både ved anlæg og brug
- støjbelægge nye store områder, som ikke nu er støjbelastede
- forringe livsbetingelser for mange forskellige dyrearter og planter både på land og i vandet

- koste mindst 8 milliarder skattekroner

Egholmmotorvejen har – selv med brug af de snævre samfundsøkonomiske beregningsmetoder – en elendig samfundsøkonomi

Og det er vel at mærke uden at medtage udslip i forbindelse med bygning af motorvejsanlægget. At undlade at medregne dette udslip i den samfundsøkonomiske analyse er helt uacceptabelt.



Kilde: Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021

Den lave rentabilitet betyder, at projektet ligger helt nede på minimumsgrænsen for, om det ud fra et rent økonomisk udgangspunkt giver mening at realisere. Det vurderer professor i transportøkonomi Mogens Fosgerau.

"Det ligger lige på grænsen til, at man vil sige, at det giver underskud. Det er et projekt, som er helt nede på grænsen for, hvad man kan finde på at gennemføre. Hvis det var et vejprojekt tættere på København, havde det ikke haft en levende chance for at blive vedtaget," siger han. Kilde: https://www.altinget.dk/artikel/stoettepartier-afviser-ny-motorvej-over-limfjorden-det-ser-meget-dyrt-ud

Efter denne samfundsøkonomiske analyse blev lavet er anlægsudgifterne i Vejdirektoratets nyeste analyse (se næste side) tilmed steget med 689 millioner. Derved ville den Interne rente - alt andet lige - blive endnu lavere. På forunderlig vis har Vejdirektoratet dog ved at ændre lidt på forudsætninger bl.a. sat tidsgevinsten over 50 år op med 22,2 % svarende til 1112 millioner. Derved er det lykkedes at nå til samme resultat som tidligere.

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Tabel 1 – Samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse

Anlægsomkostninger:	**-6.234**
Anlægsomkostninger	-7.773
Restværdi	1.539
Drifts- og vedligeholdelseseffekter:	**-388**
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-448
Indtægter fra brugerbetaling, vej	60
Brugereffekter:	**6.774**
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	6.131
Tidsgevinst, gods	15
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og last	627
Brugerbetaling, vej:	0
Eksterne effekter:	**211**
Uheld	43
Støj	305
Luftforurening	3
Klima (CO2)*	-140
Øvrige konsekvenser:	**261**
Afgiftskonsekvenser	582
Arbejdsudbudsforvridning	-758
Arbejdsudbudsgevinst	437
I alt nettonutidsværdi (NNV)	**624**
Intern rente	**3,5%**
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone**	**0,1**

I tabellen kan man se, at tidsgevinsten, som udregnes over 50 år - med stadig stigende trafikmængder og højere timepriser - er den absolut største faktor. Tidsgevinsten (brugereffekter) er sat til 6.774 mio. kr. I VVM 2021 var den sat til 5.998 mio. kr.

Nogen kunne forledes til at tro, at det er rigtige penge. Det er det ikke. Det er primært fuldkommen fiktive beløb, "luftpenge", som end ikke kan bruges til at købe en is for. Se tabel med 2022-prissætning nedenfor.

Det næststørste indtægtsbeløb i tabellen udgøres af 582 mio. kr. i form af "afgiftskonsekvenser". Det er en følge af mere trafik med højere hastigheder, der forøger energiforbruget. Selvom vores klimapolitik tilsiger, at vi skal spare på energien, bruges større energiforbrug og dermed højere afgifter som brækstang for anlæg af en motorvej.

Beregningen vil falde helt fra hinanden hvis prissætning af tid udtages/reduceres kraftigt og øget energiforbrug/afgiftskonsekvens fjernes som en positiv faktor.

Samtidig med at flere afgifter regnes som et plus for en motorvej skriver Vejdirektoratet også om flere elbiler, som jo netop **ikke** bidrager med kørselsafhængige indtægter til samfundet. Det er derfor meget uklart på hvilket grundlag Vejdirektoratet har sat afgiftskonsekvenserne til 582 mio. kr.

Tidsværdier for persontimer i biler. Børn under 18 år sættes til halv pris:

Kr. per persontime. 2022 priser. Tidsværdierne fremskrives med prisudvikling og udvikling i BNP.	Bolig-arbejde	Erhverv	Anden kørsel
Køretid	110	447	110
Forsinkelsestid	164	671	164

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser:
https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser

Selv ud fra de stærkt kritisable samfundsøkonomiske vurderinger ser det ringe ud for "økonomien" i projektet.

Der skal så lidt til før det ramler totalt. Se blot i "Følsomhedsberegninger" nedenfor fra Vejdirektoratet hvordan en mindre reduktion på 25 % af den – efter vores mening - totalt opskruede tidsgevinst gennem 50 år - falder den postulerede "gevinst" ved projektet til 2,8 % altså under de magiske 3,5 %. Et tal som man i øvrigt har fornemmelsen af mest er valgt af Finansministeriet for at retfærdiggøre de fleste vejprojekter. Tidsgevinsten udgør normalt langt størstedelen af "gevinsten".

Følsomhedsberegninger

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. Tidsgevinsterne har størst indflydelse på den interne rente, hvor en stigning i tidsgevinsterne på 25% medfører en intern rente på op til 4,1%, mens et fald i tidsgevinsterne på 25% medfører en intern rente på 2,8%.

En stigende CO_2 pris påvirker projektet i en svag negativ retning, da vejtrafikkens CO_2 udledning stiger som følge af den 3. Limfjordsforbindelse.

Tabel 2 - Følsomhedsberegninger for den 3. Limfjordsforbindelse

Følsomhed	Beregnet intern rente	NNV (Mio kr.)
Hovedresultat	**3,5%**	**624**
+ 10 pct. anlægsoverslag	3,2%	-77
- 10 pct. anlægsoverslag	3,8%	945
25 pct. lavere tidsgevinster	2,8%	-1.007
25 pct. højere tidsgevinster	4,1%	2.256
CO_2 pris på 5.000 kr. pr Ton	3,3%	293

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Finansministeriet anser projekter med en forrentning på under 3,5 % som urentable.

Som man kan se i tabel 2 ovenfor vurderes forslaget til en forrentning på kun 3,5 % og ved en 25 % lavere tidsgevinst falder den til 2,8 %. Også en 10% højere anlægsudgift og en CO2- pris på 5000 kr. pr ton bringer procenten ned under de 3,5 %.

Den helt afgørende faktor i de samfundsøkonomiske beregningerne er, som det kan ses af analysen, prissættelsen af tid. Og det forudsættes tilsyneladende, at trafikanterne altid kører med højest tilladte hastighed. Og at Folketinget i de næste 50 år f.eks. ikke vil efterleve WHOs anbefalede lavere støjgrænse og derfor ej heller vil nedsætte hastighedsgrænserne for at reducere vejstøjen. Ellers smuldrer tidsgevinsten og regnestykket.

Til sammenligning bruger en voksen dansker i gennemsnit omkring 3 timer og 20 minutter dagligt på TV og streaming. I lyset heraf er det mildt sagt endnu mere uhensigtsmæssigt at bruge milliarder på nogle små tidsbesparelser. Og samtidig påføre natur, miljø og klima store belastninger.

Her må man i øvrigt huske, at omkring 74 % af bilturene er kørsel i fritiden. Alligevel prissættes fritidskørslen, som det fremgår af prislisten ovenfor under "andet", meget højt. Børn under 18 år - herunder spædbørn - medregnes også - dog til halv pris - jfr. noten under tabellen.

Ydermere ville resultatet forringes kraftigt dersom Vejdirektoratet, som det ifølge Mobility Pro 16. april 2021 (se nedenfor) blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtog klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger. Det vil man ikke.

Kilde: Uddrag af mail fra Niels Fejer Christiansen, Projektchef, Vejdirektoratet: "CO2-udledning i anlægsfasen indgår hverken i GGM-beregninger eller i de samfundsøkonomiske beregninger".

Udledning af 480.380 tons CO2e vil f.eks. med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.: 2.401.900.000 kr.

I Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyse ovenfor er CO2-udgiften de næste 50 år kun sat til en udgift på 140 millioner kr. bl.a. fordi anlægsfases ikke er medregnet.

Tabel 3: Udledning hvis anlægget skete i dag, fordelt på anlægskomponent og om udledningen sker i Danmark eller udlandet (ton CO_2e). Kilde: InfraLCA.

	Produktion	Transport	Anvendelse	I alt
Nationalt	159.640	118.650	20.140	**298.430**
Udland	82.310	89.940	9.700	**181.950**
Globalt	**241.950**	**208.590**	**29.840**	**480.380**

005EB8Tallene er opgjort efter faserne beskrevet i europæisk standard EPD for miljøvaredeklaration af bygge og anlæg EN15804:2012+A2:2019. Tabellen er opdelt i Materialeproduktion (produktionsfasen (A1-A3)), Transport (A4) og Indbygning (A5) samt vedligehold (Udskiftninger (B4)).

Vejdirektoratet skønner jfr. ovenfor i forslag til anlægslov, at der globalt udledes ca. 480.380 ton CO2e ved bygning af en Egholm-motorvej. Da klimaproblemet er globalt må man se på det globale klimaaftryk.

Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen.

PS: Vejdirektoratet oplyser, at ny teknik vil kunne reducere udledningerne i fremtiden. Det virker dog som meget urealistiske forventninger vedr. fremtidig teknik i den forventede byggeperiode.

Kilde: Vejdirektoratet. https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Klimam%C3%A6ssige%20konsekvenser%20af%20den%203.%20Limfjordsforbindelse_wcag.pdf

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.

Dersom der blev ført en klimavenlig transportpolitik var det helt andre forudsætninger der skulle puttes ind i fremskrivningerne bag trafikberegningerne og de samfundsøkonomiske beregninger.

Disse forudsætninger, der favoriserer biltransport på bekostning af natur- klima- miljø - cykling og brug af kollektive transportmidler er dem der primært bruges i dag. Billigere biler og brændstof og dyrere takster i den kollektive trafik:

3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststignings-loft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transport-ministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselænger.

3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Trans-portministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpri-ser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det bety-der, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervskørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Rådet for Bæredygtig trafik og NOAH-Trafik finder ikke, at der er et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, når det drejer sig om et så dyrt og på alle måder indgribende projekt til omring 8 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 2,8 %.

Unægtelig en anden sag end i 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 %.

Dengang blev tidsgevinsten i 50 år 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.

Denne beregningsmetode er heldigvis forladt (nu er der 10 tids-bånd), men den viser, at vi som borgere helt er prisgivet nogle beregninger, hvor de – normalt for offentligheden 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.

Spørgsmålet er så, 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? Med de beregningsværktøjer, som man har adgang til, må sådanne beregninger hurtigt kunne udføres og indgå i beslutningsgrundlaget.

Hvilket antal personer pr. bil bygger beregningerne i øvrigt på? Er der i denne forbindelse sondret mellem de forskellige typer kørsel og tidsrum? Hvilken procentvis stigning i trafikken har man beregnet i den 50-årige beregningsperiode og hvordan har man forhøjet timeprisen. Hvorledes er stigningen fordelt over døgnet/i tidsbåndene?

Et andet spørgsmål er, hvordan tidsgevinsten er beregnet 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.

Vigtige faktorer der ikke tages hensyn til i beregningerne



Kilde: Lektor Per Homann Jespersen.

Til trods for, at det ofte hævdes, at de samfundsøkonomiske beregninger afspejler fordele og ulemper ved nye trafikprojekter, er der en række effekter, som ikke indgår i beregningerne.

Det er ofte disse vigtige effekter gengivet til venstre, borgere protesterer imod - også i forbindelse med andre infrastrukturprojekter bl.a. en Kattegatforbindelse, en Midtjysk motorvej, en Frederikssundsmotorvej og Lynetteholm/Havnetunnel.

Alligevel tillægges disse forhold ingen betydning i beregningerne. Det er givetvis af afgørende betydning når borgere ikke har tillid til beslutningsgrundlaget bag store infrastrukturinvesteringer.

Selv ud fra de stærkt kritisable gængse vurderinger ser det som nævnt ringe ud for "økonomien" i projektet. At benytte den slags regnestykker, der udgør den absolut vigtigste faktor bag beslutningen om nye vejanlæg, som begrundelse for ødelæggelse af natur, miljø og klima er meningsløst.

Klimaloven bør være af afgørende betydning også på transportområdet. Det afspejles på ingen måde i udkast til anlægsloven.

§ 1. Formålet med denne lov er, at Danmark skal reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990, og at Danmark opnår at være et klimaneutralt samfund i senest 2050 med Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til 1,5 grader celsius for øje.

https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/965

Vejdirektoratet skønner jfr. ovenfor i forslag til anlægslov, at der globalt udledes ca. 480.380 ton CO2e ved bygning af en Egholm-motorvej.

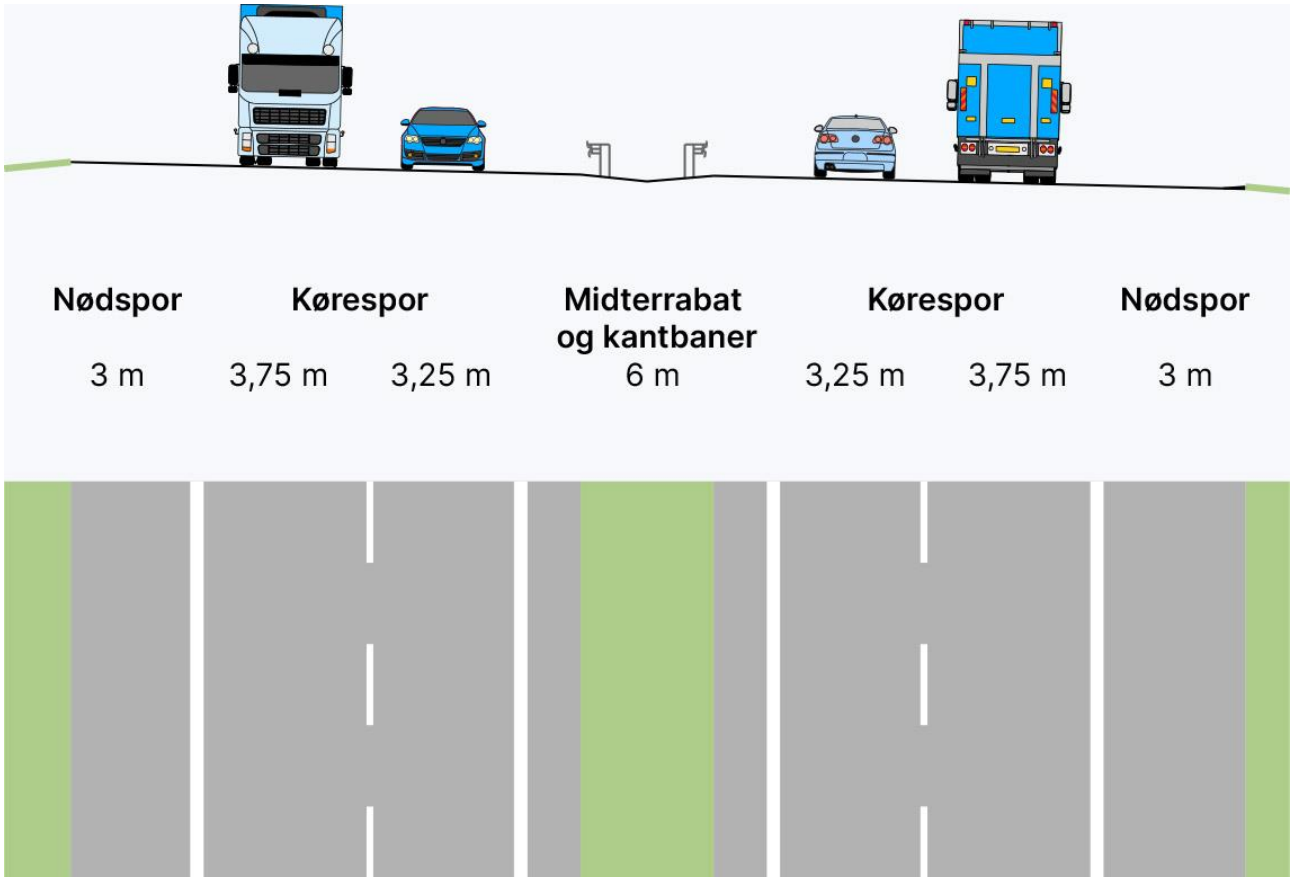
Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen.

Trafikken i Limfjordstunnelen er markant lavere end på andre motorveje.
Og Limfjordstunnelen har allerede 6 spor.

Motorvej	Lokalitet	ÅDT *)	HDT **)
Køge Bugt Motorvejen	Mellem Greve N og Ishøj	132.500	142.400
Motorring 3	Mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej	128.600	140.500
Amagermotorvejen	Mellem Køge Bugt MV og Gl. Køge Landevej	106.100	116.600
Holbækmotorvejen	Vest for Motorring 3	99.800	110.200
Helsingørmotorvejen	Syd for Klampenborgvej	96.400	105.800
Østjyske Motorvej	Vejlefjordbroen	86.500	91.400
Sønderjyske Motorvej	Nord for Kolding	80.600	86.600
Hillerødmotorvejen	Ved Klausdalsbrovej	75.000	82.500
Motorring 4	Nordvest for Albertslund	74.600	85.800
Nordjyske Motorvej	Limfjordstunnellen	73.900	80.900

Tabel 1.1 De 10 mest trafikerede motorveje, 2021
**) ÅDT = Årsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik pr. døgn over hele året*
***) HDT = Hverdagsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik på hverdage over hele året*

Her snittegning af det indgribende motorvejsanlæg, som der er lagt op til. 26 meter i bredden og en flere kilometer med trafikstøj på begge sider af motorvejen.



Hvad er problemet? Hændelser?

I betragtning af at trafikken er mindre end på andre store motorveje må man kigge på hvorfor der tales om problemer med fremkommeligheden.

Det virker som om det primært er uheld og andre såkaldte hændelser, såsom tabt gods og manglende brændstof, der kan resultere i kortvarige hastighedsreduktioner.

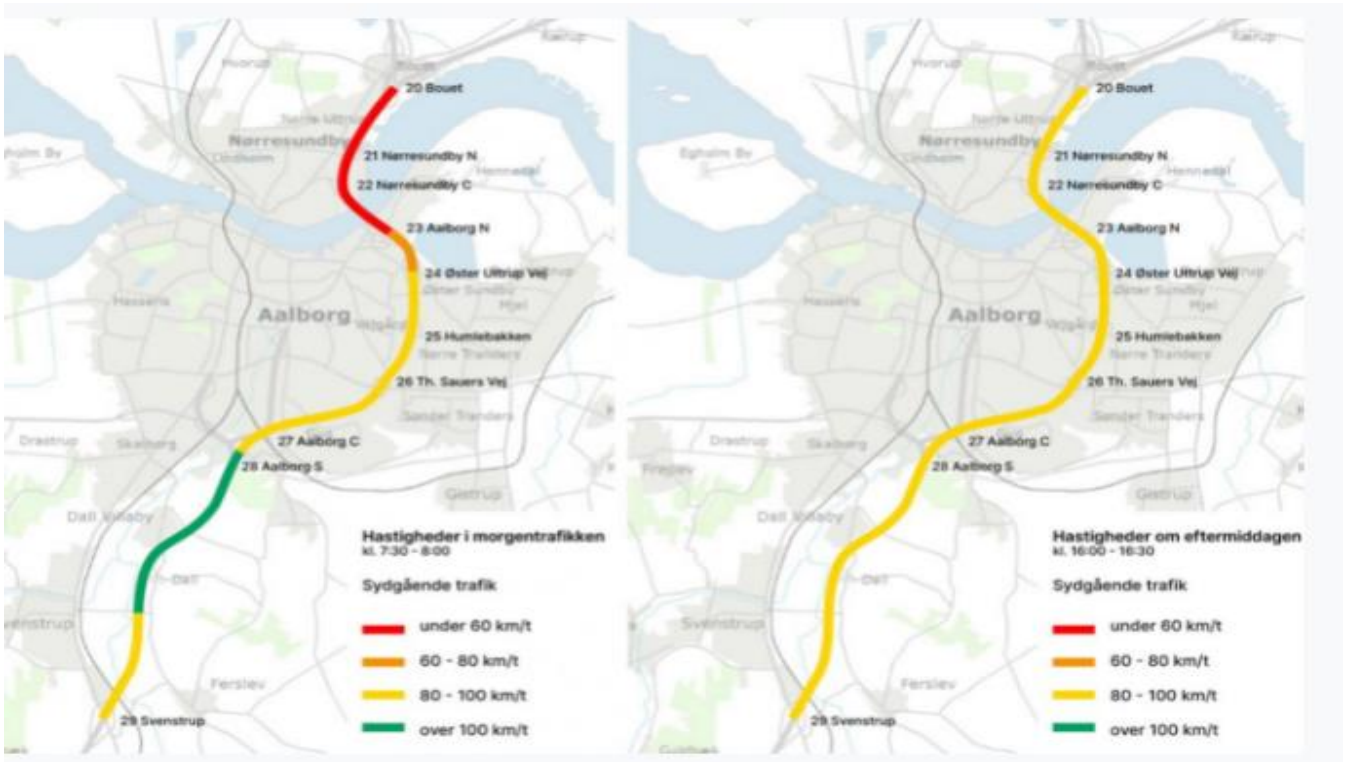
Sådanne hændelser skyldes normalt uopmærksomhed, for høj hastighed og generelt manglende omtanke.

Man må lære at surre sit gods og effekter ordentlig fast på køretøjet og huske benzin/diesel i tanken eller strøm på batteriet.

Folk må lære at optræde ansvarligt som førere af motorkøretøjer.

Nedsat hastighed forekommer stort set kun mellem 7.30 og 8.00 om morgenen i sydgående retning og det er kun på en mindre del af strækningen nord for Limfjordstunnelen. I nordgående retning glider det normalt med rigelig høj hastighed.

Dataene viser de hastighedsniveauer, som trafikanterne oplever i den tætte trafik henholdsvis morgen og eftermiddag



Kilde: **https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne**

Til at løse op på dette problem ved kørsel mod syd kort tid om morgenen er der fremsat et privat forslag til kun 5-10 mio. kr. Nok steget i pris siden, men der er langt op til de knap 8.000 millioner, som en Egholmmotorvej er sat til.

"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.

http://www.landcad.dk/Nu-og-her-Mindre-k%C3%B8-i-Limfjordstunnel.pdf

Antallet af biler i Limfjordstunnelen på forskellige tidspunkter

NOAH-Trafik har måttet indhentet tal for trafikken i Limfjordstunnelen time for time i en typisk uge valgt af Vejdirektoratet. Disse vigtige oplysninger findes hverken i VVM-undersøgelserne eller i udkast til lovforslag.

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" primært består af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil.

Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.

Mastra — **TÆLLING : DØGNOVERSIGT** — **Antal køretøjer i alt**

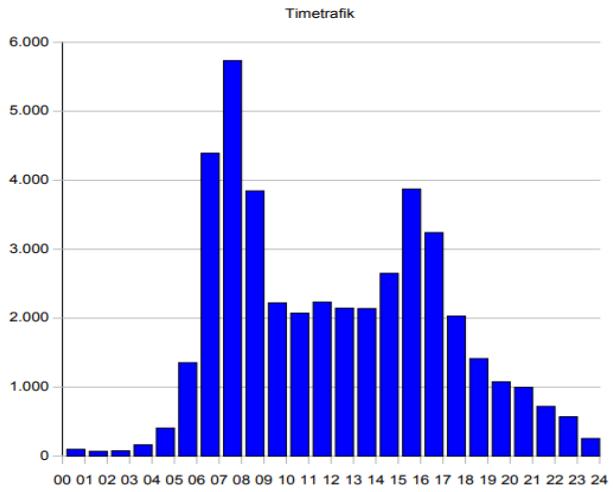
Side 1 af 1
Udskr. 01.03.2021 11:25

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
Julidøgn	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



Alle tal for en hel uge kan ses her: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Limfjordstunellen%20uge%2037%202019.pdf

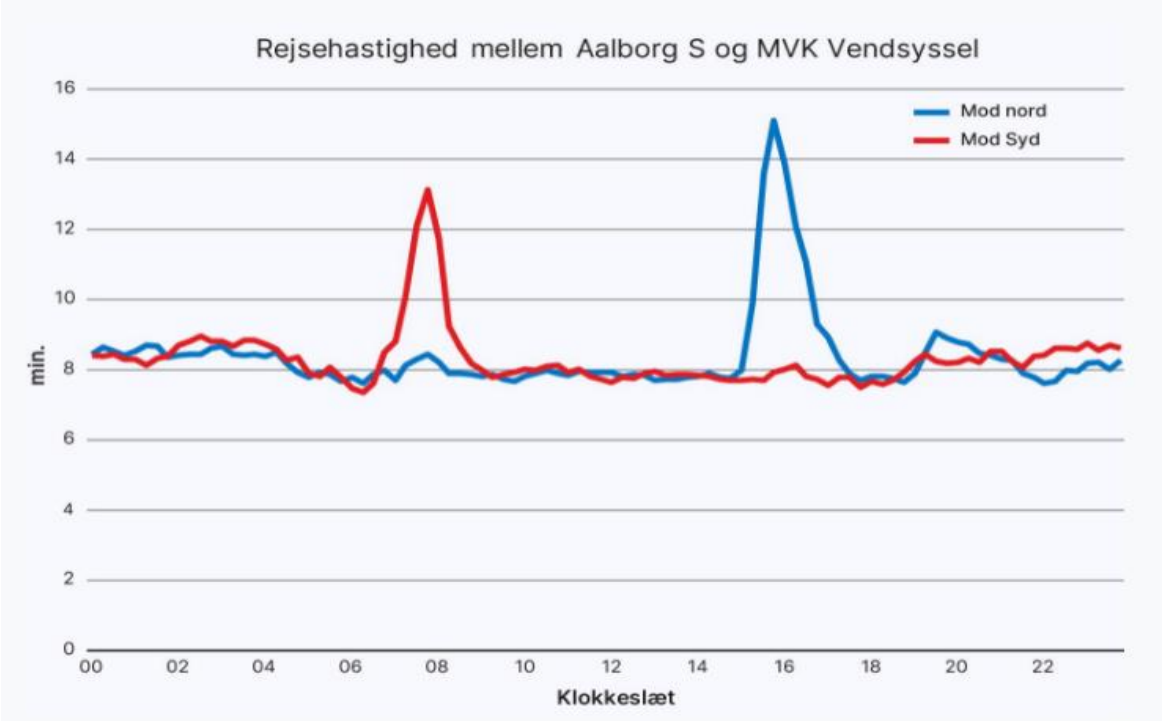
Det er vel at mærke trafiktal fra før Covid 19 for ikke at bruge de lavere tal under den periode.

Der er 10 vejbaner til rådighed til biltrafikken ved Aalborg. Dertil komme jernbanen over Limfjorden og som dog desværre kun har et spor. Miljømæssigt helt grotesk i betragtning af, at en dobbeltsporet jernbane har en kapacitet på helt op til 32 vejbaner med persontransport. Dog mindre ved blandet trafik.

Hvis der bygges en ny motorvej, vil der være 14 vejbaner over Limfjorden ved Aalborg, men fortsat kun en enkeltsporet jernbane.

Selv med en sådan massiv vejinvestering på knap 8 mia. kr. til en Egholm motorvej regner Vejdirektoratet alligevel kun med, at bilister i myldretiden i gennemsnit 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.

Denne graf viser de kortvarige spidser i trafikken
Det må, 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. Hvorfor er alle disse vigtige oplysninger ikke med? Det er afgørende at kende problemernes omfang inden der investeres knap 8 mia. kr.



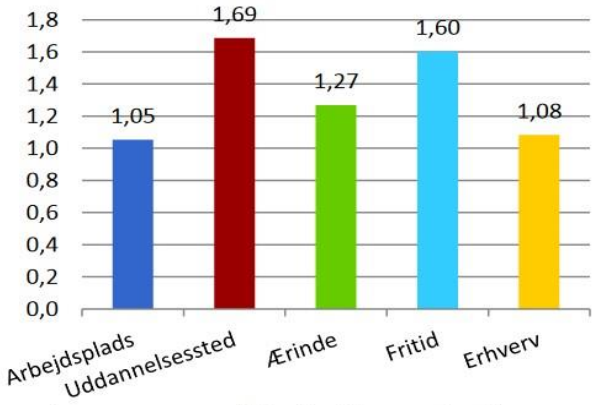
Selvom Limfjordsbroens vejbaner har mindre kapacitet end vejbaner på en motorvej har de 2 vejforbindelser tilsammen have en spidstimekapacitet på omkring 18.000 biler (tilsammen begge retninger). Det er et meget stort tal for et relativt tyndt befolket område.

Næsten tomme biler i myldretiden

Ifølge Transportvaneundersøgelsen er der i gennemsnit kun 1,05 person pr. personbil i den normalt korte myldretid på motorveje. Det er udtryk for en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur. Derfor er der i gennemsnit ca. 4 tomme siddepladser i hver bil. Så tomme sæder forsinkes i Limfjordstunnelen.

Formålsfordeling

Personbilers belægningsgrad afhænger i betydelig grad af turens formål. Pendler- og erhvervsture foregår ofte med kun føreren i bilen, mens belægningsgraden er markant højere ved ture til uddannelsessted og fritidsture.



Antal personer per personbil fordelt på førens turformål, 2012-2014

Kilde: Transportvaneundersøgelsen

I *spidstimen* var der - før corona-tiden - mindst 20.000 tomme normalt brede velpolstrede sæder - mod syd i Limfjordstunnelen - som altså ikke altid kan komme frem med højest tilladte hastighed.

Da natur, miljø, støj og (mis)brug af skatteborgernes penge tilsyneladende ikke betyder så meget, foreligger der nu dette forslag til anlægslov om at bruge knap 8 milliarder skattekroner for bl.a. at få de for det meste tomme sæder lidt hurtigere frem.



Siden der blev lavet en VVM-undersøgelsen i 2011 har et flertal i Folketinget som bekendt besluttet at udslippet af klimagasser skal reduceres med 70 % sammenlignet med 1990.

Senere VVM-undersøgelser er desværre bygget videre på den gamle fra 2011 uden at forholde sig til klimaloven. Det er selvindlysende, at hvis man vil opnå et mål om en reduktion af udledningerne på 70%, skal man ikke bygge en masse nye store veje, der gør det endnu mere vanskeligt at nå målet.

Hvis man kigger på aftalen 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 tidligere 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 forlød 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.

Vi har store veje nok

Prognoser for vejtrafikken hviler som nævnt på forudsætninger om ubegrænset kapacitet i vejsystemet og højere og højere takster i den kollektive trafik kombineret med, at der føres en transportpolitik, der gør det billigere og billigere at købe og bruge personbiler. Med disse indbyggede forudsætninger i prognoserne er der lagt op til en fortsættelse af årtiers trafik- og afgiftspolitik.

Vi har rigeligt med motorveje. Vi har således 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK, som ikke er med på denne liste da de har forladt EU.

	Motorveje	
EU-land	Km - Motorvej	Km motorvej pr. mio. indbyggere
Polen	1.637	43
Italien	6.943	115
Estland	154	117
Tjekkiet	1.252	118
Tyskland	13.141	159
Holland	2.756	160
Frankrig	11.671	174
Irland	916	190
Østrig	1.743	198
Ungarn	1.982	203
Sverige	2.132	211
Danmark	**1.298**	**225**
Portugal	3.065	298
Spanien	15.585	334

Kilde: Eurostat

Danmark har i forvejen fremragende fremkommelighed på et af verdens absolut mest veludbyggede statslige vejsystem. Ud over vort store motorvejssystem har vi vores fine parallelt løbende hovedvejssystem.

Det er evident - ud fra al erfaring og forskning - at den massive udbygning af motorvejssystemerne, som der lægges op i Infrastrukturaftalen af 28, juni 2021 vil betyde et kraftigt "trafikspring", undergrave brugen af mere miljøvenlige transportmidler og medføre en massiv forøgelse af CO2-udslippet både ved anlæg og brug.

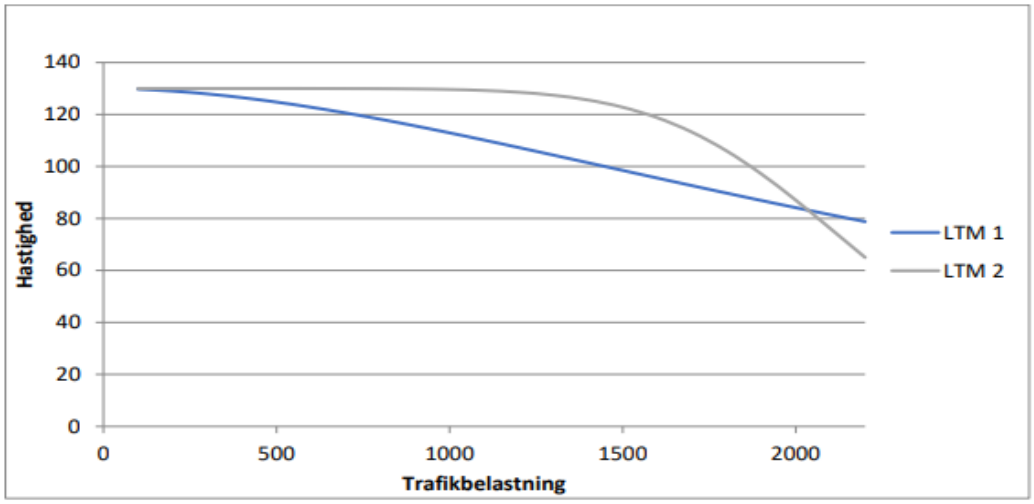
Lavere hastighed på E45 på Nordjyske Motorvej ved Aalborg for at fremme trafiksikkerheden, reducere antallet af "hændelser og reducere støjbelastningen

Hvis hastigheden generelt sænkes til 80 km/t. igennem hele byområdet, vil kapaciteten på motorvejen tilmed være højere end ved højere hastigheder.



Det fremgår af graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen, som nu har skiftet navn.

Speed-flow sammenhænge i LTM 1 og LTM 2



Kilde: Vejdirektoratet. https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-01/Samfunds%C3%B8konomi%20-%20Ny%20Midtjysk%20motorvej.pdf

Alternativer til en Egholm-motorvej ikke ordentligt undersøgt

En VVM-undersøgelse skal indeholde alternativer til vejforslag

Det skal omfatte et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik. Et sådant alternativ blev berørt og vurderet i VVM-undersøgelsen fra 2011

Effekterne ved at udbygge den kollektive trafik blev dog opsummeret og klart beskrevet i VVM-redegørelsen:

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.

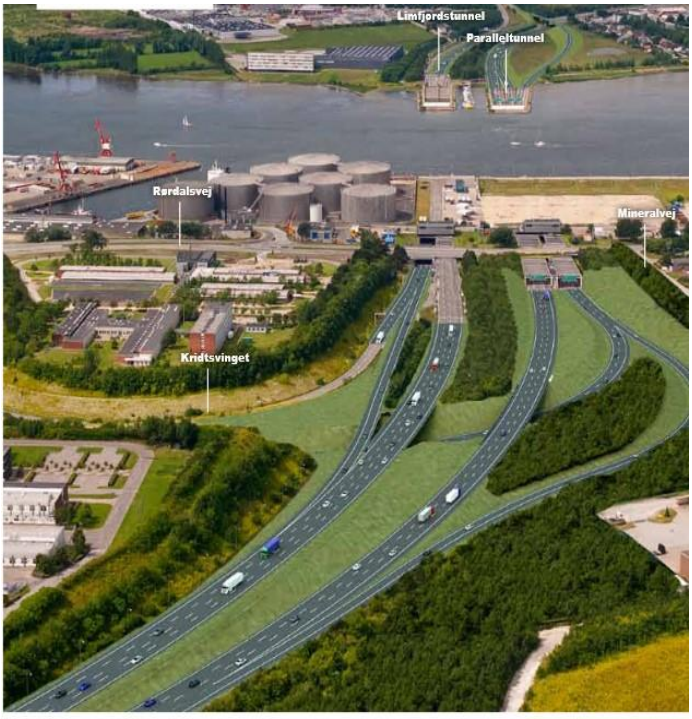
Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys

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 skal vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for store motorvejsanlæg. Desværre blev det ikke anbefalingen fra Vejdirektoratet.

Moderate østlige vejudbygninger er ikke blevet analyseret - hverken i VVM-undersøgelsen fra 2011 eller i efterfølgende analyser.

I VVM-undersøgelsen fra 2011 blev kun en ekstrem udbygning bl.a. med en ny kæmpe indgribende paralleltunnel med 2x3 spor ca. 60 m øst for den eksisterende Limfjordstunnel vurderet og kasseret. Senere har Vejdirektoratet/Transportministeriet ikke villet foretage nye undersøgelser.



Visualisering Limfjordstunnelen og Paralleltunnelen set fra syd.

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/3_limfjordsforbindelse_1.pdf
Her beskrivelse:

"2.3 Udbygning af E45 og en ny paralleltunnel – benævnt Østforbindelsen Syd for Limfjorden udbygges motorvej E45 fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Sønderbro Indføringen og Kridtsvinget. Der etableres en ny paralleltunnel med 2x3 spor ca. 60 m øst for den eksisterende Limfjordstunnel. Nord for Limfjorden udbygges E45 fra 6 til 8 spor mellem Nørre-sundbygrenen og Motorvejskryds Vendsyssel. I alt udbygges E45 på en ca. 11 km lang strækning".

Her Vejdirektoratets begrundelse for en Egholm-forbindelse:

"Valg mellem en vestlig og en østlig forbindelse. Ud fra en samlet afvejning af fordele og ulemper ved Egholmlinjen og ved en østlig forbindelse med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel er det Vejdirektoratets vurdering, at en 3. Limfjordsforbindelse mest hensigtsmæssigt og som den mest fremtidssikrede løsning anlægges som beskrevet for Egholmlinjen, dvs. som en 4-sporet motorvej mellem E45 og E39, ført vest om Aalborg og over Egholm, og med indbygning af alle de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen".

Kilde: https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/tru/bilag/178/1069994/index.htm

I vurdering af alternativer til en Egholm-motorvej kunne man hente inspiration i Sverige:

Fyrstegsprincipen

Her beskrivelse af det svenske Fyrstegsprincipet, der er udtryk for almindelig sund fornuft. Det burde man også bruge i Danmark. Her springer vi direkte til at bygge en stor ny vej.



Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Exempel på åtgärder: Lokaliseringar, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, förbindelser till flygplatser, busskörfält, nya mötesspår med mera.

Kilde: https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/

Lær af CORONA-erfaringerne:

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

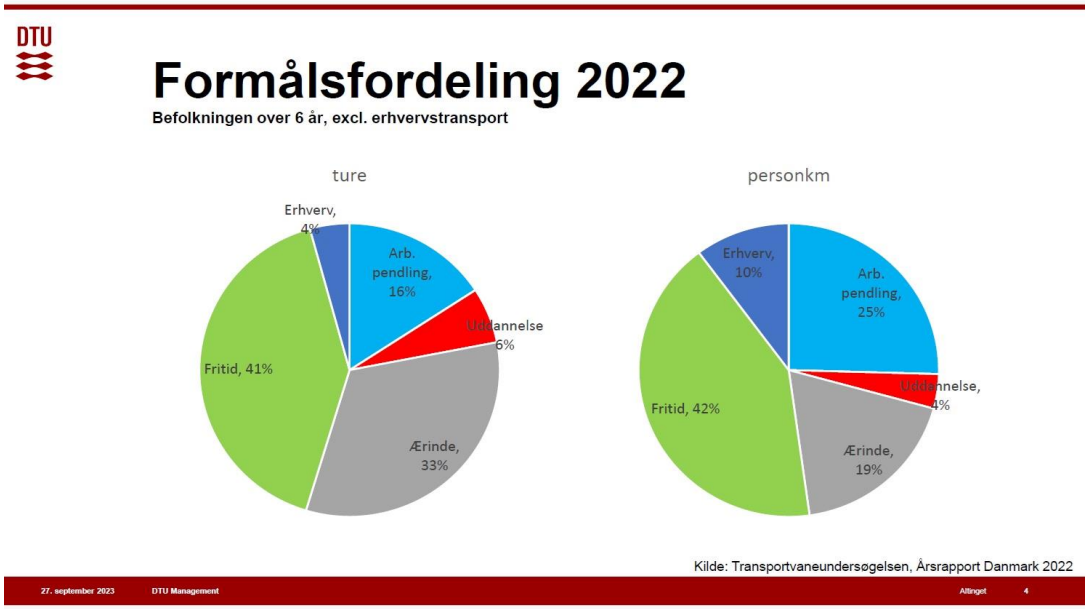
Fritidskørsel udgør hovedparten af bilture og personkilometer i biler

I trafikdebatten - især fra den meget aktive bil- og vejlobby - fremstår det ofte næsten som om hver kilometers kørsel er hellig og arbejdsrelateret.

I forbindelse med vurdering af rimeligheden i nye store vejanlæg må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte ”persontransportarbejde” i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

74 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 16 % af bilturene er arbejdspendling.

At bruge nogle få 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.

Vejdirektoratet erkender voldsomme støjbelastninger hvis der bygges en motorvej over Egholm:

”Støj 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".

Hvorfor er der ikke forlængst etableret et sammenhængende trafikstyringssystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden

Trafikken på E45 omkring Limfjordstunnelen er, som det fremgår af ovennævnte tabel fra Vejdirektoratets, langt lavere end på tilsvarende 6-sporede motorveje, som f.eks. Motorring 3.

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, så disse udnyttes optimalt og man kunne reducere antallet af hændelse m.m.?

Ud fra en almindelig betragtning er det nærliggende, at der kan komme problemer med "fartblindhed" når folk kommer susende mod Aalborg med 130 km/t eller hurtigere på de lidet benyttede motorveje "på rejsen mod Limfjorden", som der står i forslaget om et sammenhængende trafikledelsessystem.



En nærliggende løsning var lavere hastigheder på E45 på en længere strækning nord og syd for Limfjordstunnelen. Både for at reducere antallet af ulykker, hændelser, reducere trafikstøjen og forøge kapaciteten.

Roadpricing/kørselsafgifter

Der mangler også oplysninger/analyser om hvordan kørselsafgifter i en eller anden form som, som foreslået af Eldrup-udvalget, vil kunne styre trafikken i retning af mindre miljøbelastning og trængsel.

Også Det Økonomiske Råd har anbefalet kørselsafgifter, som en effektiv måde at begrænse trængsel, miljøbelastninger, vejudgifter i vores store bysamfund.

Dansk Industri har i december 2023 også slået til lyd for trængselsregulerende afgifter.

Emnet er slet ikke berørt af Vejdirektoratet – hverken i VVM-undersøgelserne eller i udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

I

Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Oluf Jørgensen (olufsmail@gmail.com)
Titel: høringssvar vedrørende motorvej i Egholmlinjen
Sendt: 07-01-2024 09:40
Bilag: Final Høringssvar til Transportministeriet om lovforslag, offentlighedsrådgiver.docx;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar på vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen. Høringssvaret på 8 sider er vedhæftet.

Ved evt. kommunikation om dette høringssvar kan ministeriet sende til mailadressen: Olufsmail@gmail.com

venlig hilsen
på vegne af Borgerbevægelsen

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

7. januar 2024

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

> *"Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17."*
>
> *"Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet."…*
>
> *"Det forslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder."*

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

> *"Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2."*
> (Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

"Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, 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 arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2."

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

"at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen."

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. .... Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed." (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

"Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet." (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnår indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

> *"aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt."*

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

> "*for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form."*

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

> "*Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54."*

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:

”Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013.”

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen *”hurtigst muligt”.*

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

”det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag.”

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelsen.

> *"I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden."*

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

> *"Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen"* (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for "Høvejen" til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til "City Syd".

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

> *"vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (….)"* (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

> "*reducere CO2-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift* (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.

Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen
Offentlighedsrådgiver,
fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og
forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole

---

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Fra: DATA GeoHav (data@geohav.dk)
Titel: Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger
Sendt: 07-01-2024 01:28
Bilag: Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger.pdf;

Se venligst vedhæftede høringsvar

med venlig hilsen

Sarah Rasmussen

Tænketanken GeoHav

HØRINGSSVAR

07. januar 2024
Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson



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



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

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

Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredie af Vejdirektoratets VVM-processer for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er *departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.*

HØRINGSSVAR

07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

GeoHav har 5. januar 2024 modtaget 4.592 sider korrespondance mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet fra Transportministeriet som følge af aktindsigt i *enhver korrespondance jf. notatpligt om 3. Limfjords-forbindelse Egholmlinjen mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet i perioden 30. april 2021 til dato under inddragelse af samtlige tilhørende bilag*.

Dette omfatter således korrespondancen [1] mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet (i perioden efter afslutningen af den offentlige høring af Rambølls opdaterede VVM/miljøkonsekvensrapport for Egholmlinjen i foråret 2021), hvilken ikke indeholder;

* en orientering til Vejdirektoratet om korrespondance [2] mellem GeoHav og Transportministeriet af 7. juni 2021 vedrørende sagsakterne under journal S 1200-12 [3] samt S 1200-21, hvilke identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for under-søgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse - korrespondance som påviser, at Transportministeriet formentligt i 1988 har oversendt disse sagsakter til Rigsarkivet, hvorefter Transportministeriet *ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse*.

* en orientering til Vejdirektoratet om Transportministeriets redegørelse til GeoHav af 7. februar 2023 om de nærmere omstændigheder omkring ovennævnte oversendelse til Rigsarkivet - en redegørelse [4] hvori Transportministeriet påpeger, at der for de oversendte sagsakter benævnt linie 12 - 15 *er tale om akter af ældre dato*, samt at det endvidere vurderes *ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger. I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem*.

---

[1] Afgørelse om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2023-5401 (ca 158 megabyte)
Transportministeriet 5. januar 2024
https://www.geohav.dk/pdfarchive/859779539998295.pdf

[2] Svar på anmodning om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2021-3957
Transportministeriet 7. juni 2021
Medsendt dette høringssvar

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

[4] Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse, TRM sagsnr.: 2022-6371
Transportministeriet 7. februar 2023
Medsendt dette høringssvar

Det undrer således GeoHav;

* at Transportministeriet i en kontekst, som involverer 3. Limfjords-forbindelse, som benævnt på linie 11 - 19 har kunnet identificere ministeriets egne sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse, uden at en orientering herom til Vejdirektoratet har fundet sted.

* at den massive viden om sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjords-forbindelse, som er tilvejebragt Transportministeriet som følge af GeoHavs henvendelser og særligt Åbent samråd [5] om linjeføring over Egholm i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021, ikke har resulteret i henvendelser til Vejdirektoratet herom, da netop denne viden er årsag til væsentlige *relevante overvejelser*, hvilket Transportministeriet som benævnt på linie 26 - 29 vægter, forud for de offentlige høringer over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse.

* at Vejdirektoratet som plan- og VVM-myndighed ikke har forespurgt Transportministeriet om sagsakterne eller af egendrift indhentet disse i Rigsarkivet i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende miljø-konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse, da Vejdirektoratet har haft konkret viden om de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter i kraft af Vejdirektoratets besiddelse [6] af materiale [7], som fyldestgørende gennemgår disse sagsakter, der identificerer opfyld-ninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

Rigsarkivet har 24. juni 2021, 22. september 2021, 8. september 2022 samt senest 29. november 2023 skriftligt [8] overfor GeoHav bekræftet ingen myndigheder eller øvrige relevante aktører har rekvireret og/eller gennemset de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter, der identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

---

[5] https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

[6] Vejdirektoratets engagement i besvarelse af Samrådsspørgsmål P, VD sagsnr.; 21/12775, doknr.: 21/12775-2 af 16. september 2021

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

[8] Medsendt dette høringssvar

Fra: trm@trm.dk
Emne: Til Tænketanken GeoHav: Vedr. henvendelse om oversendelse af akter til Rigsarkivet (Id nr.: 786412)
Dato: 7. juni 2021 kl. 14.55
Til: Mikkel Martin mikkel@geohav.dk

Kære Mikkel Martin

Tak for din henvendelse af 7. juni 2021.

Som oplyst telefonisk har ministeriet ikke kvitteringer fra Rigsarkivet vedrørende oversendelse af de forespurgte sager. Jeg kan se af ministeriets interne oversigt, at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, 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 og kan henvise dig til at søge arkivadgang hos Rigsarkivet som oplyst i ministeriets afgørelse af dags dato.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel ræv (mikkel@geohav.dk)
Titel: Fra Tænketanken GeoHav vedr. svar på anmodning om aktindsigt
E-mailtitel: Re: Til Tænketanken GeoHav: Svar på anmodning om aktindsigt (Id nr.: 786021)
Sendt: 07-06-2021 11:11

Hej Trine,

Det formodes at Transportministeriet ud fra den stedfundne korrespondance er i besiddelse af dokumentation for at de specifikke sagsakter er videresendt til Rigsarkivet. Denne dokumentation er implicit en del af aktindsigten.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias ræv)
Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

mikkel@geohav.dk
+45 23 32 75 99

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk

GeoHav er en privat og uafhængig tænketank med det ene formål at overvåge den reelle tilstand af Danmarks havmiljø.
GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

> Den 7. jun. 2021 kl. 09.10 skrev trm@trm.dk:
>
> Kære Mikkel Martin
>
> Jeg har vedhæftet ministeriets afgørelse af dags dato vedrørende din anmodning om aktindsigt af 1. juni 2021.
>
> Med venlig hilsen
>
> Trine Niss Bjørling
> Specialkonsulent
>
> **Transportministeriet**
> Ministry of Transport
> Lovkontoret
> Frederiksholms Kanal 27 F
> DK-1220 København K
>
> ---
>
> **Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)
> **Fra:** Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk)
> **Titel:** Aktindsigt - Fra Tænketanken GeoHav, Mikkel Martin vedr. anmodning om aktindsigt i ethvert kendskab TRM måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder
> **E-mailtitel:** Anmodning om aktindsigt
> **Sendt:** 01-06-2021 15:17
>
> Anmodning om aktindsigt er vedhæftet.
> Der er tale om en hastesag.
>
> Bedste hilsener
>
> Mikkel Martin (alias Ræv)
> Senior Researcher
> Tænketanken GeoHav
>
> +45 23 32 75 99
> mikkel@geohav.dk

Transportministeriet

Departementet

Mikkel Martin, mikkel@geohav.dk

7. juni 2021
2021-3957

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Svar på anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 1. juni 2021 om aktindsigt i ethvert kendskab, som Transportministeriet måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder, jf. Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 og i 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.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, hvor ovenstående optræder, jf. offentlighedslovens § 7.

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. Du kan derfor søge arkivadgang i dokumenterne hos Rigsarkivet, jf. arkivlovens § 22, stk. 1.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

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

3) samt oplysninger om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre siden arkivering hos Rigsarkivet.

Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af 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. Det er endvidere Rigsarkivets vurdering, at selv en undersøgelse af de oplysninger om brug der faktisk er tilgængelige, vil overskride grænserne for et samlet set rimeligt tidsforbrug jf. offentlighedslovens paragraf 9 stk. 2. 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.

Med venlig hilsen

Allan Vestergaard
Enhedschef
Brugerservice
Rigsarkivet

Fra: **Michael Graae** mig@sa.dk
Emne: Svar på spørgsmål om aktindsigt i evt. brugere af specifikke "søterritoriesager"
Dato: 22. september 2021 kl. 14.23
Til: data@geohav.dk
Cc: mikkel@geohav.dk

MG

Kære Mikkel Martin / Tænketanken GeoHav

I spørger om aktindsigt:

> *Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.*
> *Vores anmodning omhandler følgende sagsnumre;*
> - *S 1200-12 under pakke nr. 212*
> - *S 1200-21 under pakke nr. 215*

Der ses ikke at være hensyn til private interesser, der taler imod aktindsigt, og da Rigsarkivets fremsøgning af oplysningerne kan klares på forholdsvis kort tid, kan aktindsigtsanmodningen kunne imødekommes fuldt ud.

Svaret er: Ingen.

Med lidt flere ord: 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.

En supplerende teknisk information: I vores system er de to æsker kun bestilt en eneste gang i den registrerede tid (fra juni 2011 til dato), nemlig da jeg selv bestilte dem i juni, så vi kunne svare på jeres forrige ønske om aktindsigt. Mine to bestillinger blev umiddelbart efter bestillingen annulleret af mig selv, så de to æsker har end ikke forladt magasinerne.

Mvh

RIGSARKIVET

Michael Graae
Enhedschef
Læsesale og Ekspedition

Kalvebod Brygge 34
1560 København V

Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 72 71
mig@sa.dk | www.sa.dk

Fra: Mikkel Martin <mikkel@geohav.dk>
Sendt: 20. september 2021 09:00
Til: # Rigsarkivet <mailbox@sa.dk>
Emne: Anmodning om aktindsigt

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"*.
Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakkenr 212
- S 1200-21 under pakke pakkenr 215

Om muligt anmoder vi om at fremsendelse af oplysninger sker til data@geohav.dk
Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.
GeoHav takker Rigsarkivet på forhånd.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Operativ Chef / Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

+45 23 32 75 99
mikkel@geohav.dk

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
08-09-2022
Journalnummer:
22/26036
Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
ktt@sa.dk

Sidenummer:
1/2

Ved e-mail af 25. august 2022 har Geohav anmodet om aktindsigt på følgende måde:

"Under reference til tidligere anmodning om aktindsigt af 16. juni 2021 (rigsarkivet journalnr. 21/29317) anmoder Tænketanken GeoHav hermed hurtigst muligt om gentagen aktindsigt i arkivserien *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"* omhandlende følgende sagsnumre;

* S 1200-12, under pakkenr 212
* S 1200-21, under pakke pakkenr 215

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de listede specifikke sagsnumre siden 25. juni 2021 til dato."

Anmodningen kan imødekommes. Det kan således oplyses, at det fremgår af et udtræk fra Rigsarkivets bestillingssystem, at det pågældende materiale i den pågældende periode har været bestilt to gange.

Den ene bestilling er foretaget af en medarbejder hos Rigsarkivet den 28. juni 2022. Bestillingen er efterfølgende annulleret, og den pågældende har således ikke haft adgang til materialet.

Den anden bestilling er foretaget af Ingeniøren v/ Jakob Engelund Vistisen den 13. december 2021. Det fremgår af registreringerne, at den pågældende har haft adgang til materialet på Rigsarkivets læsesal i perioden fra 16. december 2021 til 30. december 2021.

Afgørelsen er truffet i medfør af offentlighedslovens § 7, stk. 1.

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af eventuelle spørgsmål til afgørelsen.

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Rigsarkivet

Venlig hilsen
Klaus Tranbjerg Toftgaard

HR & Jura

Transportministeriet

Departementet

GeoHav
data@geohav.dk

7. februar 2023
2022-6371

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse

Aktindsigt

Ved e-mail af 6. december 2022 har I anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *"GeoHav anmoder hermed i henhold til gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, Offentlighedsloven og særligt Miljøoplysningsloven om aktindsigt i Transportministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" med henblik på at identificere de nærmere omstændigheder omkring oversendelsen til Rigsarkivet, særligt;*
>
> - *fortegnelser over sagsakter*
> - *noter og korrespondancer jf. notatpligt*
> - *enhver fortegnelse over Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12"*

Ministeriet rettede telefonisk henvendelse til jer den 12. januar 2023. På baggrund af telefonsamtalen forstår ministeriet anmodningen således, at der ikke anmodes om aktindsigt i selve sag S 1200-12, men i akter, som vedrører *afleveringen* af sagen til Rigsarkivet.

Ministeriet har konkret vurderet, at ministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" kan udleveres til jer i sin helhed. Der henvises til vedlagte materiale og aktliste.

Det bemærkes, at akten indeholder flere dokumenter, som ikke vurderes at være omfattet af jeres anmodning. De er derfor ikke blevet behandlet med denne anmodning. Der henvises til vedlagte aktlistes bemærkningsfelt, hvor det er anført, såfremt dokumentet ikke er omfattet af anmodningen.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, som omfatter Transportministeriets oversendelse af sag S 1200-12 til Rigsarkivet, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af sådanne akter.

Ministeriet har rettet henvendelse til Rigsarkivet, for at få belyst, hvorvidt de er i besiddelse af akter, som vedrører afleveringen af sag S 1200-12.

Rigsarkivet har oplyst over for ministeriet, at Rigsarkivets afleveringssag for alle de sager, der blev afleveret sammen med S 1200 12 ligger i Rigsarkivets arkivserie 1998-1997. Denne arkivserie kan findes på følgende link:

https://www.sa.dk/daisy/fysiske_enheder_liste?a=rigsarkivet&b=journalsager&c=&d=1&e=2023&f=&g=&h=&ngid=&ngnid=&heid=1836240&henid=11668457&epid=1836240&faid=11&meid=&m2rid=&side=1&sort=&dir=&gsc=&int=&ep=&es=&ed=

Rigsarkivet har oplyst, at afleveringssagerne ikke er dokumenter, der er oprettet af Transportministeriet, men at disse oprettes af Rigsarkivet.

Rigsarkivet har oplyst, at sagerne er henlagt efter proveniensnummer. Transportministeriets nummer er 0013, hvorfor den relevante afleveringssag for sag S 1200 12 ligger i en eller flere af arkivseriens pakker 73 – 79 (der henvises til ovenstående link). Materialet er ikke registreret så præcist, at Rigsarkivet kan oplyse hvilken/hvilke af de 7 kasser, den relevante afleveringssag ligger i.

Rigsarkivet har desuden oplyst, at afleveringssagerne er frit tilgængelige, og kan bestilles til Rigsarkivets læsesal. Det er ikke muligt at identificere, hvordan den enkelte sag er blevet afleveret, men man kan se, om den arkivserie, som sagen tilhører, er blevet afleveret til Rigsarkivet.

Transportministeriet skal på baggrund af ovenstående henvise jer til at rette henvendelse til Rigsarkivet, idet Transportministeriet hverken er eller har været i besiddelse af akter, som omfatter afleveringen af sag S 1200 12.

Henvendelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse

I har endvidere ved e-mail af 6. december 2022 anført følgende:

> *"Da sagsakter under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12 dokumenterer deponi af asbestholdigt affald i omfanget af minimum 179.000 ton i tracé og undersøgelseskorridor for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, ønsker GeoHav endvidere en redegørelse for hvorfor Transportministeriet ikke har oplyst Vejdirektoratet om Transportministeriets kendskab til disse sagsakter henhørende under "Søterritorie 1952 - 1988" i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning af VVM af 2003, 2006, 2011 samt 2021 for en 3. Limfjordsforbindelse."*

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at anlægsmyndighederne udarbejder miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter baseret på teknisk viden og med hjælp fra eksterne eksperter. Derfor er det også anlægsmyndighederne, som sikrer, at miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende.

I har anført, at Transportministeriet har haft kendskab til sagsakter henhørende "Søterritorie 1952 - 1988", og at departementet havde en aktiv orienteringspligt herom over for Vejdirektoratet. Departementet finder det ikke korrekt at antage dette, da der er tale om akter af ældre dato. Endvidere vurderes det generelt ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem. Desuden gennemføres offentlig høring af forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg

Transportministeriet

Akt-id	Akttitel	Vedhæftet dokument	Til	Fra	Brevdato	Bemærkning
Sag: 2022 - 1599 - F2 - Gamle journallister						
67244	Gamle journallister - Sager før 1990			TRM Maria Ahmad Qubtan		
		Vedhæft.: Aktdokument				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 KT Vejdirektoratet 1950 1972				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 Kt Vejsager 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 6 kT Vejsager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AP Personale 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AX Brosager 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: C HAVNESAGER 1952 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: CEMT sager 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: COM Faellesmarkedet 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E 550 Ekspropriation 1953 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E Jernbaner 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: F Elektriske anlaeg 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Flyvepladsudvalget 1973				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G int Luftfart 1946 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G Luftfart 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: GVS Gas vand sanitet 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: H Faergesager 1964 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Jernbaneerstatningskommisionen1922 1980				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Journalkort foer 1989				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: KL Kloakuddannelse 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Kopi af 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M int Transport 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M Transportsamarbejde 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Ministerens Journalboeger 1967 1968				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: MP PLANLAeGNING 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Nordisk trafiksikkerhed 1972 1993				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: NR Nordisk Raad 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Oe PLANLAeGNING 1973 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: P finanslov 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Privatbaneudvalg 1954 1984				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: R Gassager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: S Soeterritorie 1952 1988				Udleveres
		Vedhæft.: Telefonvoldgiftsnaevn 1950 1978				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: V Vejrtjeneste 1966 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet 1957 1987				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet journal 1960 1989				Ikke omfattet af anmodning

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
1		**S-100-1**	**S-100-2**		**1**	
	1976	S-100-1	Coastal Engineering Conference			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
	1978	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
2		**S-100-2**			**1**	
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg IV			
	1979	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg V			
	1977	S-100-2	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg VI			
3		**S-100-2-80**			**1**	
	1980	S-100-2-80	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
4		**S-100-2-81**			**1**	
	1981	S-100-2-81	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference			
5		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
6		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
7		**S-100-2-82**			**1**	
	1982	S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg III			
8		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
9		**S-100-2-83**			**1**	
	1983	S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
10		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg I			
11		**S-100-2-84**			**1**	
	1984	S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN`s havnekonference. Læg II			
12		**S-100-2-85**			**1**	
	1985	S-100-2-85	FN`s havretskonvention (FN= Forenede Nationer)			
13		**S-100-2-86**			**1**	
	1986	S-100-2-86	FN`s havretskonvention			
14		**S-100-2-87**	**S-100-2-88**		**1**	
	1987	S-100-2-87	FN`s havretskonvention			
	1988	S-100-2-88	FN`s havretskonvention			
15		**S-100-7**			**1**	
	1978	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1979	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1981	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1985	S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
16		**S-100-7-1**	**S-100-9**		**1**	
	1979	S-100-7-1	Afgrænsning af private ejendomme			
	1988	S-100-8	Behandling af søterritoriesager			
	1972	S-100-9	Lystfiskeres anvendelse af læmolen ved Vorupør			
17		**S-100-12**	**S-100-15**		**1**	
	1988	S-100-12	Lov om fjernelse af ulovlige indretninger på søterritorie			
	1988	S-100-14	Lov om anlæg på søterritoriet			
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg I			
18		**S-100-15**			**1**	
	1966	S-100-15	Lov om naturfredning. Læg II + III + IV			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
19		**S-100-16**	**S-100-21**		**1**	
	1972	S-100-16	Lov om naturfredning			
	1973	S-100-17	Miljøbeskyttelseskonvention			
	1974	S-100-20	Dumpning og klapning på søterritoriet			
	1977	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1978	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1979	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1980	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1981	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
20		**S-100-21**	**S-100-23**		**1**	
	1988	S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1974	S-100-23	Bekendtgørelse fra landbrugsministeriet. Læg I-II			
21		**S-100-24**			**1**	
	1971	S-100-24	Grav- og pløjning efter sandorm			
22		**S-100-26**			**1**	
	1975	S-100-26	Grænsevandløbskommissionens forretningsorden			
23		**S-100-30**	**S-100-36**		**1**	
	1964	S-100-30	Saltvandsfiskeriloven			
	1977	S-100-34	Fjernelse af materialer fra strandbreder			
	1977	S-100-36	Recipientkvalitetsplan for Limfjorden			
24		**S-100-38**	**S-100-45**		**1**	
	1978	S-100-38	Trafikken til fem udvalgte badestrande i Vestsjælland			
	1978	S-100-41	Korrespondance med fiskeriinspektøren			
	1978	S-100-42	Afstrømningsmålinger i Danmark			
	1978	S-100-44	Farvandsdirektoratets virksomhed			
	1979	S-100-45	Fredning af landbrugsarealer			
25		**S-100-46**			**1**	
	1975	S-100-46	Landvæsensretten. Læg I-II			
26		**S-100-47**	**S-100-53**		**1**	
	1979	S-100-47	Bekendtgørelse om etablering af kystanlæg			
	1978	S-100-48	Fredning ved Hirsholmene			
	1980	S-100-49	Biltrafikken på strandene			
	1980	S-100-50	Forlængelse af carteraftalen for havforskning			
	1980	S-100-51	FN-kommentarer om udnyttelse af maritime ressourcer			
	1980	S-100-52	Besigtigelse af havbrug			
	1980	S-100-53	Fredning af fortidsminder på søterritoriet			
27		**S-100-54**	**S-100-60**		**1**	
	1981	S-100-54	Oprensning og uddybning af områder i Norsminde Fjord			
	1981	S-100-55	Udredning om kystarealer ved dybt vand			
	1981	S-100-56	Strandbeskyttelseslinier,højvandssluser, Køge Bugt			
	1981	S-100-58	Mødeplan vedrørende ministerkampagnen			
	1982	S-100-59	Fredning på Hesselø			
	1982	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
28		**S-100-60**			**1**	
	1984	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
29		**S-100-60**			**1**	
	1986	S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
30		**S-100-61**	**S-100-69**		**1**	
	1982	S-100-61	Fredning af strandenge i Århus amt			
	1983	S-100-62	Nakskov Inderfjord			
	1983	S-100-63	Fredning af Kattinge Vig			
	1983	S-100-64	Fredning af Nørrestrands søterritorium i Horsens			
	1983	S-100-65	Fredning af Ringkøbing Fjord			
	1983	S-100-66	Fredning af Stavns Fjord med tilstødende farvand			
	1983	S-100-67	Dansk hydraulisk Institut			
	1983	S-100-68	Sikkerhedszoner omkring havanlæg og rørledninger			
	1983	S-100-69	Anbringelse af faste fortøjningsarrangementer på søterritoriet			
31		**S-100-70**	**S-100-76**		**1**	
	1984	S-100-70	Fredning af søterritoriet ud for Øleå og Læså, Bornholm			
	1984	S-100-71	Rørlægning af vandløb under Savnsø landvindingslag			
	1984	S-100-72	Oprettelse af styringsgruppe for dansk akvakultur			
	1984	S-100-73	Kompetancen for saltvandsdambrug			
	1984	S-100-74	Fredning af øgruppen Ertholmene			
	1984	S-100-75	Fredning af farvandet mellem fjord og Glænø			
	1984	S-100-76	Vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord			
32		**S-100-77**	**S-100-84**		**1**	
	1985	S-100-77	Strandingslovgivningen			
	1985	S-100-78	Bådoplæg på offentlige strande			
	1985	S-100-80	Fredning af søterritoriet omkring Saltholm			
	1985	S-100-81	Udnyttelse af råstoffer i Kattegat			
	1986	S-100-82	Havbundsundersøgelse vedrørende fredning af råstoffer			
	1986	S-100-83	Stewart Mclaren anmoder om oplysninger om kystspørgsmål			
	1987	S-100-84	Udvalgsmøder			
33		**S-100-84**	**S-100-91**		**1**	
	1986	S-100-84	Statens opgaver på farvandsområdet.			
	1987	S-100-85	Grænser for anbringelse af bundgarnsstader i Køge Bugt			
	1987	S-100-86	Udkast til standardvilkår for bundgarnssystem			
	1987	S-100-87	Rensning af Køge Bugt			
	1988	S-100-88	VVM-direktivet (EF´s vurdeing af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.) EF= Europæiske Fællesskab			
	1988	S-100-89	Om Kelds Nor er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet			
	1988	S-100-90	Fredning af kystområder i Storstrøms Amt			
	1988	S-100-91	Sandsugning på Rønne Banke			
34		**S-200-1-78**	**S-200-1-81**		**1**	
	1978	S-200-1-78	Eventuel dansk ratifikation om beskyttelse af kultur- og naturarv			
	1979	S-200-1-79	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer 156			
	1980	S-200-1-80	Ramsar-konventionen			
	1981	S-200-1-81	Dansk rapport om Ramsar-konventionen			
35		**S-200-1-82**	**S-200-1-88**		**1**	
	1982	S-200-1-82	Koordinering af vådområders placering i Holland,Tyskland,Danmark			
	1983	S-200-1-83	EF - Fuglebeskyttelsesområder. (EF=Europæiske Fællesskab)			
	1984	S-200-1-84	Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer S 650			
	1985	S-200-1-85	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1986	S-200-1-86	Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
	1987	S-200-1-87	Udpegning af Vadehavsområdet som Ramsar-område			
	1988	S-200-1-88	Ramsar-konventionen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
36		**S-200-8**	**S-300-1**		**1**	
	1982	S-200-8	Fjernelse af flodskarn fra de sønderjyske diger			
	1982	S-200-9	Skrivelse fra Walter Schultz om oplysninger om digeanlæg			
	1984	S-200-10	Digeskader i januar 1984			
	1978	S-300	Bestyrelsen			
	1977	S-300-1	Darum-Tjæreborg Dige			
37		**S-300-1-20-2**	**S-300-2-7**		**1**	
	1957	S-300-1-20-2	Medlemmer af Darum-Tjæreborg Dige			
	1972	S-300-1-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-300-2	Marsken ved Ribe			
	1976	S-300-2-7	Forstærkning af Ribe Dige			
38		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg I			
39		**S-300-2-7-1**			**1**	
	1978	S-300-2-7-1	Udvalget vedrørende forstærkning af Ribe Dige. Læg II			
40		**S-300-2-8**			**1**	
	1976	S-300-2-8	Statslån til Ribe Dige			
41		**S-300-2-9**			**1**	
	1977	S-300-2-9	Nyt hotel i Ribe			
42		**S-300-2-20-1**	**S-300-2-100-6**		**1**	
	1954	S-300-2-20-1	Vedtægt for marsken ved Ribe			
	1954	S-300-2-20-2	Bestyrelsen for marsken ved Ribe			
	1980	S-300-2-50-1	Ordensreglement, adgang til diget			
	1965	S-300-2-100-1	Radioudstyr for radiopatruljetjenesten			
	1971	S-300-2-100-6	Tilsanding ved kongeåslusen ved Ribe Dige			
43		**S-300-2-100-7**	**S-300-6**		**1**	
	1979	S-300-2-100-7	Ekspropriation af klægtagningsarealer			
	1970	S-300-3	Lysabild-Skovby digelag			
	1956	S-300-5	Juvre Dige			
	1953	S-300-5-20-1	Vedtægter			
	1960	S-300-5-20-2	Medlemmer			
	1982	S-300-5-20-3	Ekspropriation af arealer ved Juvre Dige			
	1953	S-300-6	Rejsby Dige			
44		**S-300-6-3**	**S-300-6-20-1**		**1**	
	1976	S-300-6-3	Reparation efter stormflod			
	1967	S-300-6-20-1	Ny vedtægt for Digelaget Kong Christian den Tiendes Kog			
45		**S-300-6-20-2**	**S-300-7-8**		**1**	
	1957	S-300-6-20-2	Medlemmer af Digelaget			
	1971	S-300-7-2	Fredning af fugle			
	1977	S-300-7-6	Tysk henvendelse om udvidet vadehavsplan			
	1978	S-300-7-7	Nordisk seminar om vadehavet			
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg I			
46		**S-300-7-8**			**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg II			
47		**S-300-7-8**	**S-300-7-9**		**1**	
	1979	S-300-7-8	Fredning af vadehavet. Læg III			
	1980	S-300-7-9	Arkitektonisk og landskabsæstetisk bearbejdning			
48		**S-300-8**			**1**	
	1970	S-300-8	Statusrapport 1970			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
49		**S-300-8-2**	**S-300-8-83**		**1**	
	1981	S-300-8-2	Katastrofeveje			
	1978	S-300-8-78	Stormflodsvarslingsmodeller			
	1979	S-300-8-79	Højer og Emmelev diger. Alarmtelefoner langs diget			
	1980	S-300-8-80	Stormflodsvarsling, inddragelse af Horns Rev fyrskib			
	1981	S-300-8-81	Revision af prognosemodel for stormflodsvarsling			
	1982	S-300-8-82	Forbedring af stormflodsvarsling			
	1983	S-300-8-83	Stormflodsvarsling, revision af prognosemodel			
50		**S-300-9**			**1**	
	1967	S-300-9	Ballumdiget (Bådsbøl-Koldby)			
51		**S-300-9-20-1**	**S-300-10-20-1**		**1**	
	1983	S-300-9-20-1	Vedtægter			
	1965	S-300-9-20-2	Medlemmer af Bredådalens Dige			
	1973	S-300-10	Stormflodsskader på Hartsø Lavnings Dige			
	1973	S-300-10-10	Regnskaber			
	1966	S-300-10-20-1	Vedtægter for Hartsø Lavnings Dige			
52		**S-300-10-20-2**	**S-300-12**		**1**	
	1953	S-300-10-20-2	Medlemmer af Hartsø Lavnings Dige			
	1979	S-300-12	Haneby Dige, Rømø			
53		**S-300-12-20-1**	**S-300-13-8**		**1**	
	1954	S-300-12-20-1	Vedtægt for havnebydiget			
	1974	S-300-12-20-2	Medlemmer af havnebydiget			
	1952	S-300-12-50-1	Regler for sejlads ved Ballum Sluse			
	1977	S-300-13-8	Afvanding af marsken ved Tønder			
54		**S-300-13-9**			**1**	
	1977	S-300-13-9	Bebyggelse i Tønder Marsk			
55		**S-300-13-20-1**	**S-300-13-100-2**		**1**	
	1954	S-300-13-20-1	Vedtægt for marsken ved Tønder			
	1966	S-300-13-20-2	Medlemmer af marsken ved Tønder			
	1980	S-300-13-100-1	Fåregræsning			
	1980	S-300-13-100-2	Udpumpning af vand i Højer kanal ved den nye kog			
56		**S-300-13-100-3**			**1**	
	1981	S-300-13-100-3	Fredning af Tøndermarsken			
57		**S-300-14**	**S-300-18-1**		**1**	
	1972	S-300-14	Vidåen øst for Tønder			
	1974	S-300-15	Ballum Sluse og Dige			
	1976	S-300-16	Kirkebydiget			
	1953	S-300-16-20-1	Vedtægt for Kirkebydiget			
	1974	S-300-16-20-2	Medlemmer			
	1955	S-300-18	Højer Dige			
	1982	S-300-18-1	Fredning ved det ny kog ved Højer			
58		**S-300-19-2**			**1**	
	1976	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1977	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
59		**S-300-19-2**			**1**	
	1978	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1979	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1980	S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
60		**S-300-19-4**			**1**	
	1976	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
61		**S-300-19-4**			**1**	
	1977	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1978	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			

Afleverings.nr.:
038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:
0013

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
62		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
63		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
64		**S-300-19-4**			**1**	
	1979	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
65		**S-300-19-4**			**1**	
	1980	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1981	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1982	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
66		**S-300-19-4**			**1**	
	1983	S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
67		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg I			
68		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg II			
69		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg III			
70		**S-300-19-4-1**			**1**	
	1978	S-300-19-4-1	Fremskudt dige. Overslag, tilbud, kontrakt, projekt. Læg IV+V			
71		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg I-II			
72		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg III			
73		**S-300-19-4-2**			**1**	
	1980	S-300-19-4-2	Fremskudt dige. Voldgiftnævnsbehandling. Læg IV			
74		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg I-II			
75		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg III			
76		**S-300-19-4-3**			**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg IV			
77		**S-300-19-4-3**	**S-300-19-6**		**1**	
	1980	S-300-19-4-3	Saltvandsindtag, saltvandsreservoir. Læg V			
	1981	S-300-19-4-97-1	Opførelse af slusemesterbolig			
	1977	S-300-19-6	Lån til fremskudt dige			
78		**S-300-19-7**			**1**	
	1976	S-300-19-7	Byggeudvalget til anlæg af bærmeveje langs Ribediget			
79		**S-300-19-9**	**S-300-19-10**		**1**	
	1978	S-300-19-9	Bevaringsværdige naturforhold i Tøndermarsken			
	1978	S-300-19-10	Udvalg -Tønder Marsk i henhold til loven om fremskudt dige			
80		**S-300-19-10-1**			**1**	
	1978	S-300-19-10-1	Udvalgets arkiv			
81		**S-300-19-11**	**S-300-19-15**		**1**	
	1980	S-300-19-11	Yderligere forland, fremskudt dige			
	1982	S-300-19-12	Observationstårn ved det fremskudte dige			
	1982	S-300-19-13	Slusedirektiv			
	1985	S-300-19-14	Matrikulering ved det fremskudte dige			
	1988	S-300-19-15	Spørgsmål om deponering af asfalt ved det fremskudte dige			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
82		**S-300-23**	**S-300-23-20-2**		**1**	
	1957	S-300-23	Digesyn på Mandø havdige			
	1968	S-300-23-1	Digesyn på Mandø bydige			
	1967	S-300-23-20-1	Vedtægter			
	1963	S-300-23-20-2	Medlemmer			
83		**S-300-23-100-1**			**1**	
	1976	S-300-23-100-1	Forstærkning af digerne			
84		**S-300-23-100-2**	**S-300-26**		**1**	
	1981	S-300-23-100-2	Reparation af digerne			
	1953	S-300-24	Diget ved Ho			
	1940	S-300-24-20-1	Vedtægter			
	1978	S-300-25	Sydvestjydske diger, stormflod 1976			
	1981	S-300-25	Kopi			
	1963	S-300-26	Rømødæmningen			
85		**S-300-27**			**1**	
	1977	S-300-27	Hjarbæk fjord undersøgelse. Læg II			
86		**S-300-27**	**S-300-29**		**1**	
	1977	S-300-27	Regionplanlægning nummer 4 vedrørende Hjarbæk Fjord			
	1977	S-300-28	Dæmningen Bogø-Farø			
	1979	S-300-29	Stormskadetilskud til diger efter beskadigelse			
87		**S-400-1**	**S-500-7-20-2**		**1**	
	1970	S-400-1	Nygårddiget			
	1973	S-400-3	Agger Dige på Nordre Limfjordstange			
	1975	S-400-3-1	Salg af matrikel nummer 9, Øster Agger By ,Agger Sogn			
	1975	S-400-5	Andragende fra landinspektør Almer Frederiksen			
	1975	S-400-6-20-1	Vedtægter			
	1976	S-400-7	Vedrørende matrikel nummer 44ak, Harboøre, Vrist sogn			
	1982	S-400-8	Privat dige, Hjerting Strandvej 49			
	1954	S-500-6	Kystsikring ud for diget ved Nørrekær Enge			
	1955	S-500-7-20-2	Medlemmer af Øland-Gjøl diget			
88		**S-500-8**	**S-500-10**		**1**	
	1970	S-500-8	Sønder Lem Vig Dige			
	1982	S-500-9	Digelaget-Brovst, Øland, Gjøl og Aaby - Stormflodsskader			
	1982	S-500-10	Stormflodsskader på digeanlæg. Øland-Attrup Landvindingslag			
89		**S-500-11**	**S-500-14-6**		**1**	
	1982	S-500-11	Stormflodsskader, Aggersborg digelag, Løgstør kommune			
	1966	S-500-14-5	Fredning af Agger Tange			
	1974	S-500-14-6	Motelbyggeri			
90		**S-500-14-7**	**S-500-18**		**1**	
	1975	S-500-14-7	Parkeringsplads ved havdiget i Agger By			
	1953	S-500-16	Sønderho havdige			
	1976	S-500-16-50-1	Reglement for benyttelsen af diget			
	1978	S-500-17	Inddigning og afvanding af Helligsø			
	1978	S-500-17-20-1	Vedtægter			
	1979	S-500-18	Landvindingslaget Resen Kær			
91		**S-500-18-20-1**	**S-500-24**		**1**	
	1979	S-500-18-20-1	Vedtægt for Resen Kær diget			
	1980	S-500-19	Landvindingslaget Eltangvig			
	1982	S-500-20	Bådsgård-Lundø Landvindingslag			
	1983	S-500-21	Halkær-Ejdrup pumpelaug, Nibe kommune			
	1984	S-500-22	Højvandsdige ved Krik By			
	1985	S-500-23	Tjærby-Vestrup pumpelag, godtgørelse ved stormflod			
	1985	S-500-24	Romalt Enges Landvindingslag, godtgørelse ved stormflod			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
92		**S-600-2**	**S-600-3-40-1**		**1**	
	1953	S-600-2	Genopbygning af Hasmark Vestre Dige			
	1971	S-600-2-10-30	Regnskab og budget			
	1953	S-600-3	Hasmark mellemste dige			
	1963	S-600-3-10-30	Regnskab og budget			
	1976	S-600-3-20-1	Vedtægt			
	1988	S-600-3-40-1	Byggeri på matrikel nummer 8 G			
93		**S-600-4**	**S-600-6-10-30**		**1**	
	1954	S-600-4	Forstærkning af Jørgensø-Tørresø dige			
	1967	S-600-4-10-30	Regnskab og budget			
	1963	S-600-6-10-30	Regnskab og budget			
94		**S-600-6-20-1**	**S-600-14-10-30**		**1**	
	1962	S-600-6-20-1	Vedtægt			
	1962	S-600-7	Nødebo Huse Pumpelag			
	1970	S-600-8-20-2	Kikhavn Dige- og Kystsikringslag			
	1972	S-600-11	Reersø Pumpelag			
	1976	S-600-14	Råby Sø og Mose Dige			
	1953	S-600-14-10-30	Regnskab og budget			
95		**S-600-14-20-1**	**S-600-19-20-1**		**1**	
	1965	S-600-14-20-1	Vedtægt for Råbylille dige- og kystsikringslag			
	1979	S-600-15	Råby Sø og Mose			
	1967	S-600-15-10-30	Regnskab og budget			
	1967	S-600-15-20-1	Vedtægter			
	1963	S-600-16-10-30	Regnskab og budget			
	1971	S-600-17	Regulering af sognevandløb nummer 3 i Købelev			
	1955	S-600-18	Nordfynske digers fælles administrationsudvalg			
	1962	S-600-18-10-30	Regnskab og budget			
	1958	S-600-19	Dræby landvindingslag			
	1958	S-600-19-20-1	Vedtægt			
96		**S-600-20**	**S-600-32-20-1**		**1**	
	1976	S-600-20	Bogense-Fogense dige, vedtægtsændringer			
	1976	S-600-20-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1954	S-600-21	Botofte Skovmose landvindingslag			
	1954	S-600-21-20-1	Botofte Skovmose landvindingslag, vedtægtsændring			
	1953	S-600-22	Kædeby Has landvindingslag			
	1969	S-600-23	Kindvig by			
	1969	S-600-23-20-1	Kindvig Hoved, oprettelse			
	1980	S-600-25	Næs Havdige			
	1980	S-600-30-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1973	S-600-32	Ølsmade landvindingslag			
	1981	S-600-32-20-1	Ølsmade landvindingslag, vedtægt			
97		**S-600-33**	**S-600-42**		**1**	
	1953	S-600-33	Kastager landvindingslag			
	1975	S-600-38-20-1	Vedtægt for Lammefjordens dige- og pumpelag			
	1975	S-600-42	Ellinge-Kongepart dige			
98		**S-600-42-20-1**	**S-600-46-20-1**		**1**	
	1979	S-600-42-20-1	Ellinge Kongeparts Digelag			
	1954	S-600-46	Spodsbjerg digelag			
	1955	S-600-46-20-1	Vedtægt for digelaget ved Spodsbjerg			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
99		**S-600-47-20-1**	**S-600-64**		**1**	
	1978	S-600-47-20-1	Telefonsamtale med kontorchef Reidar Jørgensen			
	1979	S-600-48	Diger ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1977	S-600-49	Ulfshale-Fællesskov digelag			
	1979	S-600-49-20-1	Vedtægt for Ulfshale-Fællesskov Digelag			
	1952	S-600-51	Bogense Østre Dige, stormflod			
	1958	S-600-51-20-1	Vedtægter for landvindingslaget Bogense Østre Enge			
	1955	S-600-53	Agernæs Dige			
	1988	S-600-53-20-2	Nedlæggelse af landvindingslaget			
	1983	S-600-62	Borre Mose Landvindingslag, Møn			
	1980	S-600-63	Etablering af trådhegn på diget Krusesminde syd for Højklint			
	1981	S-600-64	Tjørneby Enge Landvindingslag, digesyn			
100		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg I			
101		**S-600-65**			**1**	
	1983	S-600-65	Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg II+III			
102		**S-600-66**	**S-600-70**		**1**	
	1954	S-600-66	Dige på "Nøjsomhed"			
	1985	S-600-67	Landvindingslaget Kærby Fed, Fyn			
	1987	S-600-68	Ringholm og Nykøbing Digelag			
	1987	S-600-69-20-1	Vedtægter for Gudskov Dige			
	1988	S-600-70	Nykøbing pumpelag, nedlæggelse			
103a		**S-600-I-12**	**S-600-I-12-20-2**		**1**	
	1987	S-600-I-12	Cykelsti			
	1980	S-600-I-12-20-2	Vedtægt for Det falsterske Digelag			
103b		**S-600-I-12-50-1**	**S-600-I-12-100-3**		**1**	
	1978	S-600-I-12-50-1	Reglement for benyttelse af Falsterske Dige 1875 - 1976			
	1976	S-600-I-12-100-3	Vedligeholdelse af Falsterske Dige 1926 - 1978			
104		**S-600-II-13**	**S-600-II-13-10**		**1**	
	1978	S-600-II-13	Lollandske Dige			
	1970	S-600-II-13-10	Regnskaber			
105		**S-600-II-13-20-1**	**S-600-II-13-60-1**		**1**	
	1961	S-600-II-13-20-1	Vedtægt for Det Lollandske Digelag			
	1955	S-600-II-13-20-2	Vedtægt for Det Lollandske Diges reservefond			
	1963	S-600-II-13-20-3	Ansættelse som distriktsingeniør			
	1973	S-600-II-13-20-4	Formand for Det lollandske Digelag			
	1970	S-600-II-13-30	Budgetter			
	1953	S-600-II-13-50-1	Ordensreglement			
	1961	S-600-II-13-60-1	Overenskomst-lollandske diger og De danske Statsbaner			
106		**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
	1957	S-600-II-13-100-3	Forstærkningsarbejder mod stormflod			
	1985	S-600-II-13-100-4	Digeskat for de lollandske diger			
107		**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
	1979	S-600-II-13-100-9	Statstilskud til vejreparation i Rudbjerg og Rødby kommuner			
	1981	S-600-II-13-100-10	Forslag til fredning af Saxfjed inddæmning og Hyllekrog			
	1982	S-700	Fjernelse af stenhøfde ved Snekkersten			
	1955	S-700-1	Vilkår for etablering af kystsikringsanlæg			
108		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg I			
109		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg II			
110		**S-700-2**			**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
111		**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
	1967	S-700-2	Kystsikringsmetoder. Læg IV			
	1988	S-700-2-1	Patent på bølgebrydere			
	1977	S-700-3	Metode til standsning af materialevandring			
	1972	S-700-5	Bevillinger til kystsikring			
112		**S-700-9**			**1**	
	1975	S-700-9	Kystsikring på sjællands nordkyst.Hundested-Helsingør			
113		**S-700-10**			**1**	
	1975	S-700-10	Bebyggelse nær kyster, § 15 rammer			
114		**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
	1975	S-700-11	Spørgsmål fra folketingets miljøudvalg			
	1978	S-700-14	Opgave til Danmarks Journalisthøjskole			
	1978	S-700-15	Planlægning på kystsikringsområdet			
	1978	S-700-16	Fjord Larsens patent			
	1981	S-700-17	Forespørgsel om iværksættelse af sikring af danske kyster			
115		**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
	1982	S-700-17-1	Fradrag for kystsikring, private			
	1985	S-700-17-2	Kystsikring ved fyranlæg			
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg I			
116		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II			
117		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg II+III			
118		**S-700-18**			**1**	
	1981	S-700-18	Stormflodsskader den 24.-25. November 1981. Læg III			
119		**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
	1981	S-700-18-1	Stormflodsskader, Rømø Skibsværft			
	1981	S-700-18-2	Stormflodsskader, Fanø			
	1982	S-700-18-3	Stormflodsskader, Ballum-Koldby			
	1981	S-700-18-4	Stormflodsskader, Mandø			
120		**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
	1981	S-700-18-5	EF -katastrofehjælp (EF= Europæiske Fællesskab)			
	1981	S-700-18-6	Stormflodsskader, Vrist			
121		**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
	1981	S-700-18-7	Stormflodsskader, Rømø			
	1981	S-700-18-8	Stormflodsskader, Sindrup Vejle			
122		**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
	1981	S-700-18-9	Stormflodsskader, Morsø kommune			
	1981	S-700-18-10	Stormflodsskader, Hjerting			
123		**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
	1981	S-700-18-11	Stormflodsskader, Esbjerg			
	1981	S-700-18-12	Stormflodsskader, Gårdejer Børge Mortensen "Ny Aarupgaard"			
	1981	S-700-18-13	Stormflodsskader, Skallerup Klit			
	1982	S-700-18-14	Stormflodsskader, Bønnerup Havn			
124		**S-700-18-15**			**1**	
	1982	S-700-18-15	Stormflodsskader, Limfjorden-Nordjyllands amt			
125		**S-700-18-16**			**1**	
	1982	S-700-18-16	Stormflodsskader, Limfjorden-Viborg amt			
126		**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
	1982	S-700-18-17	Stormflodsskader, Limfjorden-Ringkøbing amt			
	1982	S-700-18-18	Ansøgning om bidrag fra EF-midler til stormflodsskader			
	1982	S-700-18-20	Statslån til kommuner i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-21	Konsulentbistand i forbindelse med stormfloden 1981			
	1982	S-700-18-22	Skader på diger i forbindelse med stormfloden 1981			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
127		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg I			
128		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg II			
129		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg III			
130		**S-700-19**			**1**	
	1982	S-700-19	Katastrofefond. Læg IV			
131		**S-700-19-1**			**1**	
	1983	S-700-19-1	Stormflodsforsikring			
132		**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
	1983	S-700-19-2	Amtsrådenes stilling til dækningsordning			
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg I			
133		**S-700-19-3**			**1**	
	1984	S-700-19-3	Dækningsordning for stormflodsskader. Læg II+III			
134		**S-700-19-4**			**1**	
	1984	S-700-19-4	Risikovudering af stormflods-truede områder			
135		**S-700-19-5**			**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg I			
136		**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
	1984	S-700-19-5	Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg II			
	1984	S-700-19-6	Forsikringsordningsforholdet til EF.(Europæiske Fællesskab)			
	1986	S-700-19-7	Assurandør-Societetet			
137		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg I			
138		**S-700-20**			**1**	
	1982	S-700-20	Kystsikringsloven. Læg II			
139		**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
	1983	S-700-20-1	Forslag til lov om ændring af lov om kystsikringsanlæg			
	1983	S-700-21	Kystsikring på de mindre øer			
	1984	S-700-22	EF-støtte til kystsikring			
140		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg I			
141		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg II+III			
142		**S-700-23**			**1**	
	1985	S-700-23	Lov om kystbeskyttelse. Læg IV			
143		**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
	1986	S-700-23-1	Forslag til lov om kystbeskyttelse			
	1987	S-700-23-2	Vedtægt for Kystbeskyttelseslaget			
	1987	S-700-23-3	Bekendtgørelse til lov om kystbeskyttelse			
144		**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
	1987	S-700-23-4	Kystbeskyttelsesvejledning			
	1987	S-700-23-5	Standard for påligning af bidrag			
145		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1985			
146		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1986. Læg I+II			
147		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1987. Læg III			
148		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1988. Læg IV			
149		**S-700-24**			**1**	
	1985	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg V			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
150		**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
	1986	S-700-24	Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg VI			
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg I			
151		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg II			
152		**S-700-24-1**			**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg III			
153		**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
	1986	S-700-24-1	Honorar til taksator for vurdering af skader. Læg IV			
	1986	S-700-25	Oversvømmelse i Dragør i december 1986			
154		**S-800-1**			**1**	
	1956	S-800-1	Kystsikring ved Fjaltring. Læg I+II			
155		**S-800-2**			**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg I+II			
156		**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
	1955	S-800-2	Kystsikring ved Langehuse vest for Harboøre. Læg III			
	1973	S-800-2-1	Partiel byplanvedtægt nummer 16, Ferring Strand			
157		**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
	1977	S-800-2-2	§ 15-rammer for Thyborøn-Harboøre kommune			
	1967	S-800-3	Stormflodssikringer på Jyllands vestkyst			
	1968	S-800-3-1	Kontrakt om ralbjærgning, Kroghs Stensiloer			
	1969	S-800-3-2	Kontrakt med C. Olsen om ralbjærgning på vestkysten			
	1969	S-800-3-3	Kontrakt om ralbjærgning, Thorup Strand			
	1969	S-800-3-4	Kontrakt om ralbjærgning, Klim Strand Grusværk			
	1971	S-800-4	Perspektivplanlægning for vestkysten			
	1957	S-800-5	Kystsikring ved Årgab			
158		**S-800-6**			**1**	
	1970	S-800-6	Kystsikring ved Lild Strand			
159		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg I			
160		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg II			
161		**S-800-9**			**1**	
	1970	S-800-9	Kystsikring ved Lønstrup. Læg III			
162		**S-800-10**	**S-800-10-80-4**		**1**	
	1953	S-800-10	Kystbeskyttelse ved Thyborøn Kanal			
	1974	S-800-10-80-2	Ophævelse af deklaration på arealer samt udstykning, Agger			
	1975	S-800-10-80-3	Aflysning af servitutter, Agger			
	1977	S-800-10-80-4	Aflysning af deklaration på matrikel nummer 21a, Thyborøn by			
163		**S-800-10-81-12**	**S-800-12**		**1**	
	1965	S-800-10-81-12	Udvidelse af uopsigelighedsperiode for Ville Jensens lejemål			
	1972	S-800-11	Kystsikringsforsøg ved Rømø			
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg I			
164		**S-800-12**	**S-800-20**		**1**	
	1966	S-800-12	Kystsikring ved Holmsland Klit. Læg II			
	1976	S-800-12-1	Klitfodsbeskyttelsesforsøg			
	1973	S-800-13	Ralgravning, Thyborøn til Lykken			
	1969	S-800-14	Kystsikring ved Thyborøn			
	1974	S-800-18	Beskæftigelsesfremmende foranstaltninger på Jyllands vestkyst			
	1974	S-800-19	Thorsmindetangerne og området ved Mærsk, kystsikringsarbejder			
	1975	S-80019-1	Parkeringspladser på Thorsmindetangerne			
	1978	S-80019-2	Kystteknisk rapport " Thorsmindetangerne 1978"			
	1975	S-800-20	Dispositionsplan for Sydthy kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
165		**S-800-22-2**			**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg I			
166		**S-800-22-2**	**S-800-22-3**		**1**	
	1975	S-800-22-2	Langbjergslette-diget. Læg II			
	1975	S-800-22-3	Flytning af Søndre Tværdige i Thyborøn			
167		**S-800-24**	**S-800-27**		**1**	
	1976	S-800-24	Byplanvedtægt for sommerhusområde i Klegod			
	1976	S-800-26	Kystsikring ved Thorsminde Havn			
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg I+II			
168		**S-800-27**			**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg III			
169		**S-800-27**	**S-800-27-1**		**1**	
	1977	S-800-27	Harboøre Tange, fredning. Læg IV			
	1984	S-800-27-1	Tilladelse til opsætning af fire nye fyr på Agger Tange			
170		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg I			
171		**S-800-28**			**1**	
	1977	S-800-28	Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg II			
172		**S-800-30**			**1**	
	1977	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1978	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1979	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
	1980	S-800-30	Hovedistandsættelse af Lykken læmole			
173		**S-800-31**	**S-800-39**		**1**	
	1977	S-800-31	Etablering af vandkraftsøer ved den jydske vestkyst			
	1978	S-800-32	Lokalplanforslag til feriehotel i Ulfborg-Vemb kommune			
	1979	S-800-33	Bunkers på vestkysten			
	1979	S-800-35	Kystsikring ved Lønstrup Bæk´s udløb i Vesterhavet			
	1980	S-800-36	Drøftelse af kystsikring i Ringkøbing amtskommune			
	1980	S-800-37	Rapport " Vestkysten 80"			
	1981	S-800-37-1	Strandfodring ved affaldsdepotet på Harboøre Tange			
	1981	S-800-39	Ralgravning ved Kollerup Strand			
174		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg I			
175		**S-800-40**			**1**	
	1967	S-800-40	Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg II			
176		**S-800-41**	**S-800-42**		**1**	
	1981	S-800-41	Kystsikring af Vestkysten fra den kommunale momsfond			
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-1980			
177		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
178		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
179		**S-800-42**			**1**	
	1980	S-800-42	Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
180		**S-800-44**	**S-800-46**		**1**	
	1981	S-800-44	Råstofindvinding på matrikel nummer 13 i Klim			
	1981	S-800-45	Fredning af strandenge ved Bøvling og Holmen			
	1982	S-800-46	Eventuelt tilskud til kystsikring ved Blåvand			
181		**S-800-47**			**1**	
	1982	S-800-47	Kystsikring, Sædding Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
182		**S-800-48**	**S-800-51**		**1**	
	1959	S-800-48	Kystsikring ved Klitmøller			
	1982	S-800-49	Motelbyggeri i Krig-Vig			
	1982	S-800-50	Klitforstærkning ved Hovvig			
	1983	S-800-51	Kystsikring ved Fjand			
183		**S-800-52**	**S-800-56**		**1**	
	1983	S-800-52	Forslag til lov om bidrag til kystsikring i Ringkøbing amt			
	1984	S-800-54	Sikring af Mårup kirke			
	1986	S-800-55	Stormflodsskader ved vestkysten i november 1985			
	1986	S-800-56	Høfdeanlæg ved Kleppen			
184		**S-900-2**	**S-900-24**		**1**	
	1969	S-900-2	Kystsikring mellem Sæby og Sulbæk			
	1972	S-900-7	Kystsikring ud for Søkjær Dige			
	1972	S-900-9	Kystforholdene i Juelsminde kommune			
	1974	S-900-24	Høfdeanlæg ved Trelde Næs, Fredericia			
185		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg Va+Vb			
186		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VI			
187		**S-900-25**			**1**	
	1967	S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VII			
188		**S-900-26**	**S-900-36**		**1**	
	1974	S-900-26	Høfde ved Skæring Strand			
	1975	S-900-27	Ulovligt opførte høfder på Engelst Odde, Fur			
	1975	S-900-28	Høfder ved Gammelbro Camping, Årøsund			
	1975	S-900-29	Høfdeanlæg ved Vrinners Strand			
	1975	S-900-31	Høfdeanlæg ved Pøt Strandby			
	1975	S-900-32	Etablering af to høfder ud for feriekolonien "Naldtang"			
	1976	S-900-36	Kystsikring ved Glyngøre Odde			
189		**S-900-44**	**S-900-64**		**1**	
	1976	S-900-44	Kystsikring i Floulev			
	1976	S-900-48	Kystsikring ved Glyngøre			
	1977	S-900-50	Kystsikring ved Ejsingholm			
	1977	S-900-52	Ændring af kystlinien ved Dueholm			
	1972	S-900-56	Ulovligt opført høfdebyggeri foretaget af Holger Pedersen			
	1977	S-900-58	Høfdebyggeri ved Sønderskoven			
	1977	S-900-60	Etablering af høfde ved Blans Strand, Als Fjord			
	1979	S-900-62	Kystbeskyttelse ved vestkysten			
	1977	S-900-64	Statstilskud til kystsikringsarbejde ved Lågmade i Egernsund			
190		**S-900-65**	**S-900-72**		**1**	
	1978	S-900-65	Kystsikring ved Hellesø, Als			
	1977	S-900-66	Kystsikring ved Gullerup, Mors			
	1978	S-900-67	Kystsikring ved Hørup Klint			
	1978	S-900-68	Kystsikring i den sydlige del af Frederikshavn kommune			
	1978	S-900-69	Høfder ved Nappedam, Rønde kommune			
	1978	S-900-70	Ulovligt opført betonmur af rederiet C. Clausen A/S, Graasten			
	1977	S-900-71	Høfdeanlæg i Sønderborg kommune			
	1978	S-900-72	Savværk på søterritoriet i Kattegat			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
191		**S-900-73**	**S-900-81**		**1**	
	1978	S-900-73	Eventuel kystsikring ud for Rønvej på Jegindø			
	1979	S-900-75	Kystforholdene omkring Vemmingbund i Sønderjyllands amt			
	1979	S-900-76	Kystsikringsarbejder på matrikel nummer 369 Holm ejerlav			
	1979	S-900-77	Høfdeanlæg, Hadsund kommune			
	1979	S-900-78	Kystsikring ved Hvidbjerg Strand			
	1960	S-900-79	Høfder fra Lundingsvej til Lillebælts Alle´ ved Østerstrand			
	1979	S-900-80	Mole for matrikel nummer 69 , Skovby			
	1979	S-900-81	Kystsikring ved Røjle by, Vejle amt			
192		**S-900-82**	**S-900-90**		**1**	
	1979	S-900-82	Etablering af kystsikringsanlæg ved Ørbyhage			
	1979	S-900-83	Kystsikringsanlæg matrikel nummer 5 ab, Houens Odde			
	1979	S-900-84	Høfdeanlæg etableret uden tilladelse ud for Dampskibsvej 17			
	1979	S-900-85	Kystsikring på Skallingen			
	1980	S-900-86	Kystsikring Grønninghoved Strand, Christiansfeld kommune			
	1980	S-900-87	Bygning af høfder langs kysten ud for Egense Skanse			
	1983	S-900-88	Deklaration vedrørende betonbro ved Kysing Næs			
	1981	S-900-90	Forsøgsanlæg på Skallingen			
193		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg I			
194		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg II			
195		**S-900-91**			**1**	
	1981	S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg III+IV			
196		**S-900-92**	**S-900-105**		**1**	
	1982	S-900-92	Stormflodsskader på Geddal dige			
	1981	S-900-93	Kystsikring ud for Sæby Havn			
	1981	S-900-94	Kystnedbrydning ved Aggersborg i Løgstør kommune			
	1982	S-900-95	Hovedistandsættelse af høfder ved den nordlige kyst på Mors			
	1983	S-900-96	Kystsikringsanlæg øst for Ballebro			
	1983	S-900-97	Kystsikringsanlæg ved matrikel nummer 31h, Erritsø			
	1983	S-900-98	Kystsikring ud for "Fodmosen" Vadum Strand, Spøttrup			
	1984	S-900-99	Kystsikring på Endelave			
	1984	S-900-100	Råstofindvinding på søterritoriet i Limfjorden			
	1984	S-900-101	Vedrørende henkastning af affald på matrikel nr. 3a, Taulov			
	1984	S-900-102	Høfde ved Gudsø Vig			
	1985	S-900-103	Sandindvinding på matrikel nummer 93 Trelde by, Fredericia			
	1987	S-900-104	Stormflodsberedskab ved Limfjorden			
	1988	S-900-105	Ulovlig kystsikring ved Humlum			
197		**S-1000-1**	**S-1000-7**		**1**	
	1953	S-1000-1	Gilbjerghoved kystsikringsanlæg			
	1954	S-1000-1-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilbjerghoved			
	1968	S-1000-7	Opfyldning, Lundeborg			
198		**S-1000-24**	**S-1000-30-20-1**		**1**	
	1965	S-1000-24	Kystsikring, Dueodde			
	1974	S-1000-29	Kystsikring, Enebærodde			
	1958	S-1000-30	Kystsikring, Ålsgårde			
	1958	S-1000-30-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Ålsgårde, Boderne, Ellekilde			
199		**S-1000-34**	**S-1000-34-1**		**1**	
	1956	S-1000-34	Tisvilde kystsikringslag			
	1974	S-1000-34-1	Sankt Helenekilde kystsikringslag			
200		**S-1000-37**			**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
201		**S-1000-37**	**S-1000-37-20-1**		**1**	
	1953	S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg II			
	1955	S-1000-37-20-1	Vedtægt for Rågeleje Strand Øst af 1953			
202		**S-1000-42**	**S-1000-50**		**1**	
	1975	S-1000-42	Kystsikring ved Hald Strand			
	1977	S-1000-42-1	Reetablering af kystsikring, Hald Strand			
	1975	S-1000-45	Kystsikring fra Helsingør Nordhavn til Julebækskoven			
	1985	S-1000-45-20-1	Klage over bestyrelsen for Dige- og Kystsikringslaget Marienlyst			
	1976	S-1000-48	Kystsikring, Sletten			
	1953	S-1000-50	Kystsikring ved Holløse og Helenekilden			
203		**S-1000-51**	**S-1000-52**		**1**	
	1956	S-1000-51	Kystsikring, Gilleleje			
	1966	S-1000-51-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilleleje Strandbakker			
	1978	S-1000-52	Kystsikring, Kikhavn			
204		**S-1000-53**	**S-1000-64**		**1**	
	1955	S-1000-53	Kystsikring, Børstrup Hage			
	1953	S-1000-53-10	Regnskaber vedrørende Børstrup Hage kystsikringslag			
	1956	S-1000-53-20-1	Vedtægt for Børstrup Hage kystsikringslag			
	1976	S-1000-54	3 høfder ved Veddinge			
	1976	S-1000-59	Kystsikring ved Ejby Havn			
	1977	S-1000-63	Høfder ved Galløkken, Rønne kommune			
	1977	S-1000-64	Kystsikring mellem Gasværksvej og Bagerstræde i Hundested			
205		**S-1000-66**	**S-1000-74**		**1**	
	1977	S-1000-66	Kystsikring ved Strøby			
	1977	S-1000-67	Kystsikring ved Gjorslev			
	1977	S-1000-68	Kystsikring ved Falsters Østkyst			
	1977	S-1000-69	Kystsikring ved Kirkebakken i Bogense			
	1977	S-1000-71	Kystsikring ved Skælskør Fjord og Omø			
	1977	S-1000-72	Kystsikring ved Hyllingebjerg i Liseleje			
	1977	S-1000-73	Kystsikring ved Liseleje			
	1977	S-1000-74	Kystsikring ved Humlebæk			
206		**S-1000-75**	**S-1000-82**		**1**	
	1977	S-1000-75	Kystsikring ved Vejby Strand			
	1977	S-1000-76	Høfder ved Nysted Feriehjem			
	1977	S-1000-79	Kystsikring ud for Nordre Strandvej, Ellekilde			
	1978	S-1000-80	Kystsikring for landevej nummer 723, Ærøskøbing-Marstal			
	1978	S-1000-81	Kystsikring i grundejerforeningen Drøsselbjerg Strandpark			
	1978	S-1000-82	Kystsikring ved børnehjemmet "Vallø Strand"			
207		**S-1000-83**	**S-1000-91**		**1**	
	1978	S-1000-83	Kystsikring ved Kirke Stillinge			
	1978	S-1000-84	Kystsikring ved matrikel nummer 11b, Keldstrup by			
	1978	S-1000-86	Kystsikring ved Dovns Klint			
	1979	S-1000-87	Kystsikring ved Nakkehoved, Nordsjælland			
	1979	S-1000-88	Sti langs kysten fra Tuborg til Charlottenlund Fort			
	1979	S-1000-89	Stenkastning ud for matrikel nummer 31ab, Ristinge by			
	1979	S-1000-90	2 ulovligt opførte høfder ud for matrikel nr.7p, Ny Humlebæk			
	1979	S-1000-91	Kystsikring ved Strib Nordstrand, Provstebakken			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
208		**S-1000-93**	**S-1000-107**		**1**	
	1979	S-1000-93	Sikring af klitterne på "Hønen", Fanø kommune			
	1980	S-1000-94	Høfde ved Egholm, Agersø			
	1980	S-1000-95	Kystsikring ved Agernakke Klint, Roskilde Fjord			
	1980	S-1000-96	Kystnedbrydning på Anholt			
	1981	S-1000-97	Kystsikringsanlæg på Sevedø			
	1981	S-1000-98	Kystsikring ved Gniben, Sjællands Odde			
	1982	S-1000-99	Kystsikring ved Langø, Fyns Hoveds vestside			
	1982	S-1000-100	Stenhøfder ud for Hjalet, matrikel nummer 28a, Bakkebølle			
	1982	S-1000-101	Kystsikringsanlæg i Tollerup by, Melby			
	1982	S-1000-102	Kystsikring, Udsholt by			
	1982	S-1000-103	Kystsikring mellem Snekkersten Havn og Helsingør Statshavn			
	1982	S-1000-104	Kystsikring fra Hundested Havn til Kikhavn			
	1982	S-1000-105	Kystsikringsanlæg ud for grundejerforeningen Basbjerg			
	1982	S-1000-106	Kystsikring langs Hyldebo Strandvej, Sjællands Odde			
	1983	S-1000-107	Kystsikring ud for matrikel nummer 7d, Glænøvej i Skælskør			
209		**S-1000-108**	**S-1000-109**		**1**	
	1983	S-1000-108	Strandfodringsforsøg ved Hald Strand			
	1983	S-1000-109	Kystsikring, Vejby Strand			
210		**S-1000-111**	**S-1000-122**		**1**	
	1984	S-1000-111	Ulovligt moleanlæg ved Øster Skerninge			
	1985	S-1000-112	Bølgebrydere ved Udsholt Strand, Nordsjælland			
	1985	S-1000-113	Reparation af sandfanger i Lynæs Havn			
	1986	S-1000-114	Kystsikring ved Nøddebohuse, Hundested			
	1986	S-1000-115	Kystsikring ved Enøstranden, Næstved kommune			
	1986	S-1000-116	Klage over bølgebryder ud for matrikel nummer 5c, Holløse			
	1986	S-1000-117	Høfdeanlæg ud for matrikel nr. 490, Frølunde By, Tårnborg			
	1958	S-1000-118	Tilskyllet areal ud for matrikel nummer 22ab, Klostermarken			
	1988	S-1000-119	Høfder ud for matrikel nummer 53b, Strøby			
	1988	S-1000-122	Kystbeskyttelse på matrikel nummer 13g, Søndre Alslev By			
211		**S-1100-2**	**S-1200-3**		**1**	
	1972	S-1100-2	Lossepladser på søterritoriet			
	1978	S-1100-7	Arbejde i Danmark med sandsugere			
	1980	S-1100-8	Vejledning for inddæmning og opfyldning af arealer på søterritoriet			
	1981	S-1100-9	Naturgasledningens krydsning med Lillebælt			
	1982	S-1100-10	Udkast til besvarelse af folketingets miljø- og planlægningsudvalg			
	1965	S-1200-1	Opfyldning i Nybøl Nor ud for A/S Bachmann´s Teglværk			
	1971	S-1200-3	Opfyldning i Limfjorden vest for Gøl Havn			
212		**S-1200-11**	**S-1200-12**		**1**	
	1967	S-1200-11	Opfyldning øst for Storodde Havn, Thisted			
	1960	S-1200-12	Opfyldning i Limfjorden			
213		**S-1200-13**	**S-1200-18**		**1**	
	1953	S-1200-13	Opfyldning af Sildekulen, Flensborg Fjord			
	1954	S-1200-14	Opfyldning ved Enstedværket			
	1970	S-1200-18	Opfyldning ved Kongsdal vest for cementfabrikken "Dania"			
214		**S-1200-21**			**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg I			
215		**S-1200-21**	**S-1200-24**		**1**	
	1968	S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg II			
	1969	S-1200-23	Inddæmning i krebsehavet ved Aså			
	1967	S-1200-24	Opfyldning af fjorden ved Hjarbæk			
216		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
217		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg II			
218		**S-1200-26**			**1**	
	1972	S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg III			
219		**S-1200-29**	**S-1200-31**		**1**	
	1971	S-1200-29	Bademole ved Stejlgabet i Dokkedal, Sejlflod kommune			
	1958	S-1200-31	Opfyldning syd for Horsens Havn			
220		**S-1200-32**	**S-1200-36**		**1**	
	1972	S-1200-32	Opfyldning i Spang Nor, Augustenborg Fjord			
	1956	S-1200-34	Ny mole på Branden-side			
	1959	S-1200-35	Opfyldning i Horsens Fjord			
	1972	S-1200-36	Opfyldning på Mors i forbindelse med bygning af Sallingsundbroen			
221		**S-1200-39**	**S-1200-43**		**1**	
	1972	S-1200-39	Opfyldning syd for Strandby Havn			
	1973	S-1200-43	Opfyldning ved Havnevej i Egernsund			
222		**S-1200-47**	**S-1200-55**		**1**	
	1961	S-1200-47	Vejdæmning over Mariager fjord, godset Overgaard			
	1975	S-1200-55	Opfyldning syd for Sæby Havn			
223		**S-1200-61**	**S-1200-68**		**1**	
	1975	S-1200-61	Opfyldning ved Vejle Fjord, Andkær By			
	1975	S-1200-65	Berigtigelse af kystlinien, Skodsbøl, Broager sogn			
	1976	S-1200-66	Opfyldning i Stenballesund, Horsens Fjord			
	1976	S-1200-67	Opfyldning nord for Struer langs Venø Bugt			
	1976	S-1200-68	Opfyldning ved Hou Havn, Hals kommune			
224		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg I			
225		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg II			
226		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg III			
227		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg IV			
228		**S-1200-69**			**1**	
	1953	S-1200-69	Cheminova, Rønland. Læg V			
229		**S-1200-71**	**S-1200-76**		**1**	
	1976	S-1200-71	Opfyldning ved Glatved Strand			
	1977	S-1200-72	Udstykning af matrikel nummer 1p, Stevn By, Vive sogn			
	1977	S-1200-73	Opfyldning i Ebeltoft Vig			
	1977	S-1200-74	Etablering af fugleø på "Krabborre" i Gudsø Vig			
	1977	S-1200-75	Landevej 535, forlægning ved Torum og Selde			
	1977	S-1200-76	Opfyldning af Limfjorden til Lindholm Strandpark			
230		**S-1200-77**	**S-1200-78**		**1**	
	1977	S-1200-77	Opfyldning ved Tangkrogen i Århus			
	1977	S-1200-78	Opfyldning ved matrikel nummer 9a, Sejet by, Uth sogn			
231		**S-1200-80**			**1**	
	1978	S-1200-80	Opfyldning ved Øster Hurup Havn			
232		**S-1200-81**	**S-1200-89**		**1**	
	1978	S-1200-81	Opfyldning af Lillestrand matrikel nummer 9, Glud by og sogn			
	1978	S-1200-82	Opfyldning i Klosterfjorden			
	1978	S-1200-83	Opfyldning til erhvervsområde, Løgstør			
	1969	S-1200-85	Fyldplads i Vester Hassing			
	1978	S-1200-86	Uddybning af Tunø Havn			
	1961	S-1200-87	Landvindingsarbejder ved øen i Limfjorden			
	1980	S-1200-89	Dæmning ved vestsiden af øen Egholm			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
233		**S-1200-90**	**S-1200-93**		**1**	
	1980	S-1200-90	Opfyldning af søterritoriet syd for Sæby Havn			
	1980	S-1200-91	Opfyldning ud for Vindø teglværk, Mariager Fjord			
	1981	S-1200-92	Opfyldning ved Bønnerup Strand			
	1980	S-1200-93	Opfyldning ved Skærbækværket samt udvidelse af kulplads			
234		**S-1200-94**	**S-1200-100**		**1**	
	1981	S-1200-94	Opfyldning ved Årøsund Havn			
	1981	S-1200-95	Opfyldning ved Hvide Sande, Ringkøbing Fjord			
	1982	S-1200-97	Berigtigelse af matrikelkort, Næs Sund			
	1987	S-1200-98	Lokalplan nr. 126. "Fregatten Jylland"			
	1982	S-1200-99	Morsø Skibsværft			
	1983	S-1200-100	Uddybning ud for Kathrinehøj 31, Vonsbæk			
235		**S-1200-101**	**S-1200-103**		**1**	
	1984	S-1200-101	Inddæmning mellem Aggersundbroen og Amtoft, Limfjorden			
	1984	S-1200-102	Opfyldning af areal i Skyttehusbugten, Vejle Fjord			
	1984	S-1200-103	Sejlrenden ved Læsø			
236		**S-1200-104**	**S-1200-107**		**1**	
	1984	S-1200-104	Opfyldning ved Frydenstrand, Frederikshavn			
	1985	S-1200-105	Kystsikring ved Klitgård i Limfjorden			
	1985	S-1200-106	Matrikulering af opfyldt areal ved Horsens Fjord			
	1985	S-1200-107	Opfyldning, Skærbæk by, Taulov			
237		**S-1200-108**	**S-1200-114**		**1**	
	1985	S-1200-108	Kystsikring ved Hjarbæk Havn			
	1985	S-1200-109	Klage over opfyldning i Egernsund ud for matrikel nummer 61			
	1986	S-1200-110	Indvinding af areal ved Lemvig Havn			
	1986	S-1200-111	Opfyldning i Augustenborg Fjord			
	1986	S-1200-112	Fjernelse af nedbrydningsmaterialer, Nybøl Nor			
	1986	S-1200-113	Opfyldning, Tychsen´s Teglværk			
	1987	S-1200-114	Kystsikring, Karlby			
238		**S-1200-115**	**S-1200-123**		**1**	
	1987	S-1200-115	Lokalplan nummer 156 for Hobro kommune			
	1987	S-1200-117	Opfyldning i Limfjorden ved Sebbersund Kro			
	1987	S-1200-118	Etablering af ny kulplads ved Skærbækværket			
	1988	S-1200-119	Etablering af fyldplads ud for Ålborg Lufthavn			
	1988	S-1200-120	Tilladelse til bibeholdelse af opfyldning i Egernsund			
	1988	S-1200-121	Opfyldning i Århus Bugt ved matrikel nr.12, Vejlby, Risskov			
	1988	S-1200-122	Etablering af indspulingsområde, Skyttehusodden			
	1988	S-1200-123	Opfyldning på søterritoriet Nybølnorvej 10, Broager kommune			
239		**S-1300-1**			**1**	
	1964	S-1300-1	Opfyldning øst for Holbæk Havn			
240		**S-1300-2**			**1**	
	1964	S-1300-2	Deponering på Odense kommunes losseplads på Stige Ø			
241		**S-1300-3**			**1**	
	1956	S-1300-3	Opfyldning ved Odense stålskibsværft, Lindø			
242		**S-1300-5**			**1**	
	1967	S-1300-5	Opfyldning ved Overby Stenværk i Sejerøbugten			
243		**S-1300-7**	**S-1300-8**		**1**	
	1953	S-1300-7	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1958	S-1300-8	Opfyldning ved Masnedøværket			
244		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg I			
245		**S-1300-11**			**1**	
	1953	S-1300-11	Opfyldning i Roskilde fjord nord for Frederiksværk Havn. Læg II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
246		**S-1300-13**	**S-1300-14**		**1**	
	1971	S-1300-13	Opfyldning ved Superfos A/S, Tårnby kommune, Kastrup			
	1953	S-1300-14	Opfyldning ud for Dragørfortet			
247		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg I			
248		**S-1300-15**			**1**	
	1956	S-1300-15	Opfyldning ved Stålvalseværket ved Roskilde Fjord. Læg II+III			
249		**S-1300-23**	**S-1300-26**		**1**	
	1958	S-1300-23	Opfyldning ved Asnæsværket			
	1969	S-1300-24	Opfyldning i Holbæk Fjord ved Dragerupvig Lystbådehavn			
	1954	S-1300-26	Inddæmning af Dybsø Fjord			
250		**S-1300-27**	**S-1300-34**		**1**	
	1966	S-1300-27	Opfyldning ved Kallø Grå, Sakskøbing			
	1956	S-1300-33	Opfyldning af Korsør Nor			
	1954	S-1300-34	Inddæmning ved sindssygehospitalet Sankt Hans			
251		**S-1300-35**	**S-1300-41**		**1**	
	1963	S-1300-35	Broanlæg matrikel nr. 26y, Balle by, Kalvehave, Langebæk			
	1961	S-1300-37	Opfyldning af Vemmenæs færgemole, Tåsinge			
	1953	S-1300-40	Opfyldning ved Avedøre Holme			
	1964	S-1300-41	Opfyldning af areal i Nakskov Fjord			
252		**S-1300-43**	**S-1300-52**		**1**	
	1969	S-1300-43	Opfyldning ved Kyndbyværkets Havn			
	1969	S-1300-47	Udvidelse af Lyndby Havn			
	1972	S-1300-52	Anlæg af ny landevej syd for Skælskør Nor			
253		**S-1300-57**			**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg I			
254		**S-1300-57**	**S-1300-66**		**1**	
	1957	S-1300-57	Opfyldning i Køge Bugt, Junckers savværk. Læg II			
	1973	S-1300-66	Dumpning af materiale ved Sorthat, Hasle			
255		**S-1300-71**			**1**	
	1966	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
256		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
257		**S-1300-71**			**1**	
	1976	S-1300-71	Inddæmning og opfyldning til rekreativt område i Køge Bugt			
258		**S-1300-78**	**S-1300-83**		**1**	
	1958	S-1300-78	Opfyldning ved Nykøbing Sjælland			
	1959	S-1300-82	Opfyldning ved Trelholm, Nakskov Havn			
	1974	S-1300-83	Opfyldning ud for matrikel nummer 2d, Vemmenæs			
259		**S-1300-85**	**S-1300-89**		**1**	
	1974	S-1300-85	Opfyldning syd for Mosede Havn			
	1987	S-1300-86	Opfyldning ved Hvidovre Lystbådehavn			
	1975	S-1300-88	Dæmning ved Voerså			
	1975	S-1300-89	Opfyldning i Kalundborg Inderfjord			
260		**S-1300-92**	**S-1300-93-1**		**1**	
	1975	S-1300-92	Forholdene omkring Tude Å´s udløb i Storebælt			
	1960	S-1300-93	Opfyldning i Stege Bugt			
	1979	S-1300-93-1	Klage over henlæggelse af affald, Stege Sukkerfabrik			
261		**S-1300-93-2**	**S-1300-105**		**1**	
	1979	S-1300-93-2	Opfyldning ved Stege Nor			
	1975	S-1300-95	Opfyldning, Kemisk Værk, Køge			
	1976	S-1300-102	Opfyldning i Nakskov Fjord			
	1976	S-1300-105	Etablering af erhvervsområde syd for Hasle Havn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
262		**S-1300-108**			**1**	
	1977	S-1300-108	Landvindingsarbejder i Smålandshavet			
263		**S-1300-113**	**S-1300-121**		**1**	
	1977	S-1300-113	Opfyldning af nordkysten på Farø			
	1958	S-1300-115	Opfyldning af areal ved Kerteminde Fjord			
	1977	S-1300-116	Indpumpning af sand ved Dansk Folkeferie, Karrebæksminde			
	1978	S-1300-117	Landvindingsprojekt betegnet "Sydsjællandsplanen			
	1981	S-1300-118	Opfyldning ud for matrikel nummer 145c, Skælskør			
	1978	S-1300-119	Broforbindelse, Langø			
	1978	S-1300-121	Opfyldning nord for Kastrup Havn			
264		**S-1300-123**	**S-1300-126**		**1**	
	1978	S-1300-123	Anlæg af skydeanlæg ved Hyllekrog			
	1979	S-1300-124	Opfyldning ved Egebjergvej, Nykøbing Sjælland			
	1979	S-1300-126	Kunstig ø til deponering af flyveaske, Jammerlandsbugten			
265		**S-1300-127**	**S-1300-132**		**1**	
	1961	S-1300-127	Opfyldning ved Bandholm Havn			
	1964	S-1300-128	Opfyldning ved Roskilde Fjord			
	1980	S-1300-129	Opfyldning ved landingen i Troense			
	1980	S-1300-130	Klage over klapning i Dalby Bugt, Odense Havn			
	1976	S-1300-131	Dageløkke Havn			
	1980	S-1300-132	Afståelser til offentlig vej, Rønne			
266		**S-1300-134**	**S-1300-138**		**1**	
	1980	S-1300-134	Kystsikring ved Stevnsvej 13-15, Strøby Egede			
	1980	S-1300-135	Opfyldning mellem Odense Kanal og Seden Strand			
	1961	S-1300-136	Opfyldning ved Rørvig Havn			
	1981	S-1300-138	Opfyldning af stålpram, erstatning af pontonbro, Frederiksværk			
267		**S-1300-139**	**S-1300-142**		**1**	
	1981	S-1300-139	Askedepot, Stigsnæsværket			
	1969	S-1300-140	Inddæmning af Henninge Nor			
	1981	S-1300-141	Inddæmning, Koklapperne, Tårnby			
	1982	S-1300-142	Fejø fyldplads			
268		**S-1300-143**	**S-1300-148**		**1**	
	1982	S-1300-143	Opfyldning ved Hotel Fåborg Fjord			
	1984	S-1300-144	Opfyldning i forbindelse med fast forbindelse over Guldborgsund			
	1984	S-1300-145	Midlertidig opfyldninger i Svendborgsund			
	1984	S-1300-146	Indvindig af areal ved Assens sukkerfabrik			
	1984	S-1300-147	Opfyldning ved Siø			
	1984	S-1300-148	Midlertidige arbejdsdæmninger, Skårupøre Sund			
269		**S-1300-150**	**S-1300-157**		**1**	
	1984	S-1300-150	Opfyldning nord for Kronprins Frederiks Bro, Frederikshavn			
	1984	S-1300-151	Ulovlig opfyldning ud for Kystvej 16-18, Vindeby			
	1985	S-1300-152	Opfyldning ved Hotel Marienlyst i Helsingør			
	1985	S-1300-153	Opfyldning og matrikulering ved Skælskør Fjord			
	1955	S-1300-154	Matrikulering af opfyldt areal ved Ærøskøbing			
	1985	S-1300-155	Fyldplads ved Lindholmsvej, Nyborg			
	1985	S-1300-156	Indpumpning af slam, Pouls Vig, Næstved			
	1985	S-1300-157	Anlæg af Fjordstien, Holbæk			
270		**S-1300-158**			**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg I			
271		**S-1300-158**	**S-1300-160**		**1**	
	1986	S-1300-158	Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg II			
	1986	S-1300-159	Opfyldning af areal ved Frederikssund			
	1986	S-1300-160	Opfyldning, Middelfart Lystbådehavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
272		**S-1300-161**	**S-1300-163**		**1**	
	1987	S-1300-161	Opfyldning, Københavns Lufthavn			
	1968	S-1300-162	Opfyldning ud for matrikel nummer 5bd, Himmelev			
	1987	S-1300-163	Sandindvinding nord for Karrebæksminde			
273		**S-1300-164**	**S-1400-4**		**1**	
	1988	S-1300-164	Opfyldning ved Assens, lokalplan for Hotel Assens			
	1988	S-1300-167	Opfyldning syd for Hundested Havn			
	1988	S-1300-168	Opfyldning ved Søby Monnet, Tåsinge			
	1988	S-1300-169	Opfyldning ud for matrikel nummer 28a, Søby			
	1988	S-1300-170	Opfyldning ud for matrikel nummer 33, Søby			
	1972	S-1400-1	Transport af farlige kemikalier			
	1972	S-1400-2	Udløbsledninger			
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
274		**S-1400-4**	**S-1400-15**		**1**	
	1970	S-1400-4	Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
	1978	S-1400-12	Transmissionsledninger for naturgas			
	1978	S-1400-13	Overdragelse af visse sager til Handelsministeriet			
	1982	S-1400-14	Rørledning for transport af råolie. Vesterhavet til Fredericia			
	1982	S-1400-15	Kabelforbindelse over Hjarnø Sund. Kloakering mod Binderup			
275		**S-1500-8-1**	**S-1500-53**		**1**	
	1982	S-1500-8-1	Søkabelanlæg mellem Ellekilde Hage og Domsten			
	1968	S-1500-24	El-kabel mellem Vigelsø og Klintebjerg			
	1973	S-1500-46	Udlægning af 60 Kilowatt søkabel i Egernsund			
	1959	S-1500-53	2 stk. 250 kilowatt søkabler i Skagerak fra Norge til Jylland			
276		**S-1500-55**	**S-1500-73**		**1**	
	1974	S-1500-55	10 kilowatt søkabel mellem Sønderby Strand og Endelave			
	1976	S-1500-60	Søkabel fra Bornholm til Sverige			
	1976	S-1500-61	Stærkstrømskabel for rederiet A.P.Møller´s skibe i Sandvig, Als			
	1976	S-1500-62	Kabel fra England til Danmark			
	1977	S-1500-67	Kabelrør,Guldborgsund,KTAS(KøbenhavnsTelefon Aktieselskab)			
	1977	S-1500-70	Kabel mlellem Avernakø og Korshavn			
	1977	S-1500-71	Udvidelse af kabelgrav under Masnedsund			
	1977	S-1500-72	Udløbsledninger, fjernvarmeledninger under Masnedsund			
	1977	S-1500-73	Oplægning af tankskibe i Sandvigbugten			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
277		**S-1500-74**	**S-1500-94**		**1**	
	1977	S-1500-74	10 kilowatt kabelanlæg i Agersø Sund			
	1978	S-1500-75	Kabel til "RAS MÆRSK" og "REGINA MÆRSK"			
	1957	S-1500-76	Kabelfelt mellem Esbjerg og Fanø			
	1978	S-1500-77	Kabel fra Brohave, Fyn til Nordlangeland			
	1978	S-1500-78	Nedspuling af elkabler til fyrbelysning ved Udbyhøj			
	1966	S-1500-79	Ulykke på Ketting Nor ved passage under luftledning			
	1978	S-1500-80	Kabel, København-Rønne-Bielice (Polen)			
	1979	S-1500-81	Kabel mellem Blanc Hoved og øen Lindholm			
	1979	S-1500-82	10 kilowatt kabel under Orø Østerløb			
	1979	S-1500-83	Kabel mellem Sjælland og Sverige			
	1980	S-1500-85	Lavspændingskabel mellem Hornsherred og Eskildsø			
	1980	S-1500-86	Søkabel fra Skårup til Fæbæk			
	1980	S-1500-87	60 kilowatt kabel i Als Fjord mellem Ballebro og Hardeshøj			
	1980	S-1500-88	Dragning af søkabler til fyrbåde i Nakskov Fjord			
	1980	S-1500-89	Udlægning af 10 kilowatt højspændingsledning, Salling og Fur			
	1981	S-1500-90	Multiplex-kabelanlæg på strækningen Holbæk og Asnæs			
	1981	S-1500-91	10 kilowatt søkabel i Haderslev Fjord - Stevelt og Havgyden			
	1984	S-1500-92	El-kabel og rentvandsledning over Hjarnø Sund			
	1986	S-1500-93	Vandkabel fra Rødby til Puttgarten			
	1988	S-1500-94	Luftledning over Limfjorden ved Vendsysselværket			
278		**S-1600-3**	**S-1600-7**		**1**	
	1971	S-1600-3	Sugeledning i Limfjorden			
	1970	S-1600-7	Spildevandsledning fra Grinstedsværkets fabrik			
279		**S-1600-8**	**S-1600-24**		**1**	
	1971	S-1600-8	Udløbsledning og forbindelsesledning i Limfjorden ved Nr. Sundby			
	1970	S-1600-9	Kloak-og afløbsledning ved Mommark Camping			
	1980	S-1600-11	Kølevandsindsugningsledning for Nordalim aktieselskab, Århus			
	1971	S-1600-17	Spildevandsudløb i Vejle Fjord ved Vognkær Enge			
	1969	S-1600-24	Udløbsledning ved Haslevgårde syd for Øster Hurup Havn			
280		**S-1600-28**	**S-1600-35**		**1**	
	1972	S-1600-28	Fjernelse af kloakledning i Lillebælt ved Erritsø			
	1972	S-1600-31	Udløbsledning i Mariager Fjord øst for Hadsund fiskerihavn			
	1972	S-1600-34	Udløbsledning i Ebeltoft Vig, Sølystgård Camping, Fuglesøcentret			
	1972	S-1600-35	Udløbsledning i Kattegat ved Fornæs, Grenå kommune			
281		**S-1600-36**	**S-1600-47**		**1**	
	1972	S-1600-36	Ændring af udløbsledning i Jammerland Bugt			
	1972	S-1600-38	Udløbsledning ved Nyøbing Mors Havn			
	1969	S-1600-39	Udløbsledning ved Sønderby på Kegnæs			
	1972	S-1600-40	Kloakudløb fra Gråsten Slagteri i Gråsten Havn			
	1965	S-1600-41	Spildevandsledning nord for Dalsgårde, Flensborg Fjord			
	1965	S-1600-47	Udløbsledninger i Vejle Fjord ved Strandhuse, Juelsminde			
282		**S-1600-48**	**S-1600-50**		**1**	
	1964	S-1600-48	Klage over udløbsledning i Lillebælt, Fredericia Centralrenseanlæg			
	1973	S-1600-49	Udløbsledning fra Jysk Nervesanatorium i Vejle Fjord			
	1973	S-1600-50	Udløbsledning ved Hals			
283		**S-1600-51**	**S-1600-53**		**1**	
	1973	S-1600-51	Dykkerkontrol af udløbsledning i Kattegat fra Sæby renseanlæg			
	1973	S-1600-52	Udløbsledning for spildevand fra renseanlæg, Tversted			
	1973	S-1600-53	Frederikshavn centralrenseanlæg			
284		**S-1600-55**	**S-1600-57**		**1**	
	1973	S-1600-55	Udløbsledning fra Kolding centralrenseanlæg i Lillebælt			
	1973	S-1600-56	Udløbsledning i Alssund fra kursusejendom "Sandbjerg", Sundved			
	1973	S-1600-57	Udløbsledning til Limfjorden fra Attrup renseanlæg, Brovst			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
285		**S-1600-59**	**S-1600-64**		**1**	
	1973	S-1600-59	Udløbsledning fra Marselisborg renseværk			
	1973	S-1600-60	Rørledning ved Halk Strand, Haderslev			
	1973	S-1600-63	Vejlefjord Højere Skole, spildevands- og regnvandsledning			
	1973	S-1600-64	Udløbsledning fra Gammelmark Camping ved Vemmingbund			
286		**S-1600-65**	**S-1600-78**		**1**	
	1973	S-1600-65	Udløbsledning ved Kodals rende, Løkken-Vrå kommune			
	1973	S-1600-68	Etablering af mekanisk-biologisk renseanlæg ved Nibe			
	1973	S-1600-73	Udledning af spildevand i Ålbæk Bugt			
	1974	S-1600-75	Udløbsledning fra Jegindø rensningsanlæg til Tambosund			
	1974	S-1600-78	Udløbsledning fra Vig Centralrenseanlæg, Juelsminde			
287		**S-1600-80**	**S-1600-91**		**1**	
	1974	S-1600-80	Udledning af regnvand og spildevand fra Erritsø, Lillebælt			
	1974	S-1600-83	Spildevandsledning i Limfjorden fra Superfos aktieselskab			
	1974	S-1600-84	Udløbsledning i Flensborg Fjord ved Huk			
	1974	S-1600-85	Udløbsledning fra tidligere aktieselskab Nestle Nordisk			
	1974	S-1600-86	Spildevandsledning fra Vinkelhage til Rønbjerghage, Lemvig			
	1974	S-1600-89	Ålborg kommunes spildevandsledning under Limfjorden			
	1975	S-1600-91	Udløbsledning fra Aså renseanlæg			
288		**S-1600-93**	**S-1600-99**		**1**	
	1975	S-1600-93	Fjernelse af indsugningsledning i Boeslum Bugt - Holme Strand			
	1975	S-1600-96	Svineslagteriet i Blans, udløbsledning			
	1975	S-1600-98	Overløbsledning i Lillebælt øst for Erritsø			
	1967	S-1600-99	Kloakledning ved Junget Øre i Risgårde Bredning i Limfjorden			
289		**S-1600-102**	**S-1600-107**		**1**	
	1976	S-1600-102	Udløbsledninger i Mriager Fjord			
	1976	S-1600-103	Kloakudløb ved Rønbjerg Hage ved den østlige side af Lemvig			
	1976	S-1600-106	Udløbsledning fra Skibdal til Kås Bredning i Limfjorden			
	1962	S-1600-107	Spildevandsledning ved Vesterø Havn, Læsø			
290		**S-1600-108**	**S-1600-112**		**1**	
	1976	S-1600-108	Havledning i Flensborg Fjord ud for Kollund Østerskov, Bov			
	1976	S-1600-109	Spildevandsledning ved Brejning i Børkop			
	1976	S-1600-111	Afløbsledning ved Fredericia Cellulosefabrik			
	1976	S-1600-112	Udløbsledning ved Odden i Glyngøre			
291		**S-1600-114**			**1**	
	1958	S-1600-114	Superfos ansøgning til ændring af udløbsledning i Lille-Bælt			
292		**S-1600-116**	**S-1600-123**		**1**	
	1976	S-1600-116	Renseanlæg - kloakering vest for Hou Havn, Århus			
	1976	S-1600-117	Udløbsledning i Hjelm Dyb ved Boeslum Strand			
	1967	S-1600-120	Udløbsledning i Saxild Bugt fra Kjelsdam Mejeri			
	1976	S-1600-121	Udløbsledning for renset spildevand Aggersund, Fjerreitslev			
	1977	S-1600-122	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Knebel			
	1977	S-1600-123	Dykkerkontrol af udløbsledningTyverenden, Hammerhavnen			
293		**S-1600-125**	**S-1600-128**		**1**	
	1977	S-1600-125	Havledning i Åbenrå Fjord ud for Gammel Skovbøl			
	1977	S-1600-126	Udløbsledning ved Saxild-Boulstrup			
	1977	S-1600-127	Udløbsledning i Mariager Fjord, Bilfragmentering			
	1977	S-1600-128	Udløbsledning i Vesterhavet ved Agger			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
294		**S-1600-130**	**S-1600-139**		**1**	
	1977	S-1600-130	Mariager rensningsanlæg			
	1977	S-1600-131	Assens rensningsanlæg i Mariager Fjord			
	1977	S-1600-132	Vandledning til Manø gennem Vadehavet			
	1977	S-1600-134	Udløbsledning fra Østerby renseanlæg, Læsø			
	1977	S-1600-135	Udløbsledning Gjøl-Åbybro kommune			
	1977	S-1600-137	Spildevandstrykledning på søterritoriet ved Øster Hurup			
	1966	S-1600-138	Trykvandsledning under Norsminde Fjord			
	1978	S-1600-139	Udløbsledning i Mariager Fjord			
295		**S-1600-140**	**S-1600-143**		**1**	
	1978	S-1600-140	Udløbsledning ved Hyby Lund til Tragten i Lillebælt			
	1978	S-1600-141	Udløbsledninger i Limfjorden fra Ålborg renseanlæg Vest			
	1978	S-1600-142	Spildevandsledning i Alssund, Sønderborg			
	1978	S-1600-143	Udløbsledning fra Gravenshoved Kostskole, Lillebælt			
296		**S-1600-144**	**S-1600-146**		**1**	
	1978	S-1600-144	Fjernvarmeanlæg, Ålborg-Nørre Sundby under Limfjorden			
	1978	S-1600-145	Thisted rensningsanlæg			
	1958	S-1600-146	Cheminovas afløbsledning ved høfde 42/43 i Vesterhavet			
297		**S-1600-147**	**S-1600-148**		**1**	
	1978	S-1600-147	Udløbsledning i Nissum Bredning ved Kallerup Kær			
	1978	S-1600-148	Udløbsledning fra Hirtshals renseanlæg til Nordsøen			
298		**S-1600-150**	**S-1600-156**		**1**	
	1957	S-1600-150	Udløbsledning fra Østerstrand renseanlæg, Morsø			
	1979	S-1600-151	Renseanlæg og udløbsledning i Årøsund, Haderslev			
	1979	S-1600-152	Udløbsledning ved Snoghøj Færgeleje			
	1969	S-1600-153	Spølledning i Mariager Fjord, De danske Spritfabrikker, Hobro			
	1979	S-1600-154	Udløbsledning i Mariager Fjord, Søndre Renseanlæg, Hobro			
	1979	S-1600-155	Udløbsledning ved Sallingsund - Kybehuse-Vile Vestergård			
	1979	S-1600-156	Udløbsledning i Venø Bugt, Nørgårdsvej, Struer			
299		**S-1600-157**	**S-1600-162**		**1**	
	1979	S-1600-157	Udløbsledning ved Snoghøj Strand, Fredericia			
	1979	S-1600-158	Spildevandsledning ved Nibe kommune			
	1979	S-1600-159	Udløbsledning i Lillebælt fra sommerlejr "Lyngsbo", Erritsø			
	1980	S-1600-161	Studstrupværkets kølevandsudledning			
	1980	S-1600-162	Udløbsforholdene for Spangå, Visby Bredning			
300		**S-1600-163**	**S-1600-168**		**1**	
	1980	S-1600-163	Udledning af saltvand ved Lovns Bredning			
	1980	S-1600-165	Udløbsledning ved "Det grå Fyr", Skagen			
	1980	S-1600-166	Pejleboringer øst for Rønland ved Harboøre Tange			
	1979	S-1600-168	Aarø renseanlæg			
301		**S-1600-169**	**S-1700-13**		**1**	
	1958	S-1600-169	Afløbsforholdene ved "Kilen", Struer Bugt			
	1956	S-1600-170	Saltvandspumpeledning ved Bangsbostrand, Frederikshavn			
	1966	S-1700-9	Kloakering, Middelfart-Karslunde			
	1972	S-1700-11	Spildevandsledning ud for campingplads ved Smørmosen			
	1967	S-1700-13	Rensningsanlæg og kloakering i Helnæs Bugt			
302		**S-1700-15**	**S-1700-24**		**1**	
	1970	S-1700-15	Udledning af skyllevand fra Nakskov Sukkerfabrik			
	1972	S-1700-16	Kloakering i og ved Røjlemose, Strib			
	1970	S-1700-19	Spildevandsledning ved Marstal Skibsværft			
	1970	S-1700-21	Udløbsledning til Skårupøre Sund ved Mejerivej			
	1970	S-1700-22	Kloakudløb øst for den gamle brodæmning i Thurø			
	1970	S-1700-23	Havledninger i Svendborg kommune			
	1970	S-1700-24	Kloakudløb vest for Thurøbroen på Fynssiden			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
303		**S-1700-25**	**S-1700-37**		**1**	
	1965	S-1700-25	Udløbsledning til Kattegat ved Lumsås, Sjællands Odde			
	1972	S-1700-28	Udlægning af plastledninger fra renseanlæg i Helletofte			
	1972	S-1700-32	Kloakudløbsledning i Pilekrogen ved Troense, Svendborgsund			
	1972	S-1700-35	Kloakudløb ved Blåby, Thurø			
	1954	S-1700-37	Strøby Egede kloak			
304		**S-1700-38**	**S-1700-47**		**1**	
	1972	S-1700-38	Kloakering i Ommel, Marstal kommune			
	1964	S-1700-40	Spildevandsledning i Lillebælt - Nordisk Kabel- og Trådfabrik			
	1972	S-1700-42	Udløbsledning i Storebælt ved Strandalleen			
	1970	S-1700-45	Udløbsledning ved Ballen Strand, Egebjerg kommune			
	1968	S-1700-47	Spildevandsledning ved Sønderstrand syd for Asnæs			
305		**S-1700-48**	**S-1700-54**		**1**	
	1970	S-1700-48	Kloakudløb ved Skovbo Strand, Svendborgsund			
	1972	S-1700-49	Spildevandsledning nord for den nye Lillebæltsbro			
	1972	S-1700-50	Spildevandsledning ved Rørkærsvej ud for Strib Motel			
	1972	S-1700-51	Spildevandsledning ved Korsvejs Alle Nord for Strib, Røjlemose			
	1972	S-1700-54	Spildevandsledning ved Teglgaardsbroen, Middelfart			
306		**S-1700-55**	**S-1700-62**		**1**	
	1973	S-1700-55	Udløbsledning ved Pedersker			
	1972	S-1700-56	Udløbsledning ved Kystvej, Vindeby, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-57	Udløbsledning ved Åbyskov, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-59	Kloakledning 80 meter vest for gammel bådehavn, "Lunden"			
	1972	S-1700-60	Udløbsledning syd for Troense Lodsbro			
	1972	S-1700-61	Kloakudløb vest for arbejdsplatformen ved Svendborgsundsbro			
	1972	S-1700-62	Kloakudløb øst for Svendborgsundbroen			
307		**S-1700-64**	**S-1700-72**		**1**	
	1972	S-1700-64	Spildevandsledning nord for Falsled Havn i Helnæsbugten			
	1973	S-1700-67	Udløbsledning i Lejre Vig			
	1973	S-1700-69	Spildevandsledning fra Klemensker, Bornholm			
	1973	S-1700-70	Udløbsledning i Thisted Bredning ved Sennels			
	1973	S-1700-71	Kloakering ved Vesterby Fejø, Ravnsborg			
	1973	S-1700-72	Rensningsanlæg "Nordkysten" i Hornbæk-Helsingør kommune			
308		**S-1700-73**	**S-1700-83**		**1**	
	1956	S-1700-73	Udløbsledning Frederikssund renseanlæg, Kalvø-Roskilde Fjord			
	1973	S-1700-77	Udløbsledning ved Rønne kommune			
	1973	S-1700-79	Udløbsledning mellem Fyn og Langeland fra Dageløkke Marina			
	1973	S-1700-83	Udløbsledninger, Svendborg kommune			
309		**S-1700-84**	**S-1700-91**		**1**	
	1974	S-1700-84	Udløbsledning ved Nordenbro, Langeland			
	1974	S-1700-86	Udløbsledning ved Bratten, Svendborg kommune			
	1972	S-1700-87	Udløbsledning ved Stenodden Sommerland, Tåsinge			
	1974	S-1700-90	Slamledning over Korsør Nor			
	1974	S-1700-91	Etablering af udløbsledning fra pumpestation på Tunø			
310		**S-1700-94**	**S-1700-98**		**1**	
	1974	S-1700-94	Udløbsledning fra A/S Ferrosan, Køge Bugt			
	1974	S-1700-95	Udløbsledning fra Kemisk værk Køge, Køge Bugt			
	1974	S-1700-96	Udløbsledning i Øresund ud for Larsensvej, Vedbæk			
	1974	S-1700-97	Kloakudløb ved Bukkemose på Langeland			
	1974	S-1700-98	Kloakledning langs Nysted Nor			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
311		**S-1700-101**	**S-1700-108**		**1**	
	1974	S-1700-101	Arnager Kloakanlæg´s udløbsledning i Østersøen			
	1975	S-1700-105	Udløbsledning ved Hårbølle Bro			
	1975	S-1700-107	Udløbsledning for spildevand ved Kløverhage kommune			
	1975	S-1700-108	Udløbsledning ud for Nordre Tangvej, Dragør			
312		**S-1700-109**	**S-1700-114**		**1**	
	1975	S-1700-109	Havledning ved Knolden, Faaborg			
	1975	S-1700-110	Rensningsanlæg og udløbsledning ved Rudkøbing			
	1975	S-1700-111	Udløbsledning for spildevand ved Fællesskov Rev, Rørvig			
	1975	S-1700-114	Hovedkloakanlæg for sydlige del af Egebjerg kommune			
313		**S-1700-115**	**S-1700-118**		**1**	
	1975	S-1700-115	Udløbsledning ved Dyrvig Als			
	1975	S-1700-116	Udløbsledning for spildevand ved Petersværft, Vordingborg			
	1975	S-1700-117	Rørledning med fortøjningsarrangement, Kongsgård-Helgenæs			
	1975	S-1700-118	Udløbsledning fra Botofte Sommerby til Langelandsbælt			
314		**S-1700-119**	**S-1700-121**		**1**	
	1975	S-1700-119	Vandledning fra Assens til Bågø			
	1975	S-1700-121	Udløbsledning fra Sandersvig området til Lillebælt			
315		**S-1700-123**	**S-1700-131**		**1**	
	1975	S-1700-123	Reaktor DR 3. Dækværker for kølevandsindtag, Risø			
	1975	S-1700-124	Havledning fra Samsø Andelsslagteri			
	1976	S-1700-127	Biologisk rensningsanlæg, Lohals by og Stoense Sommerby			
	1976	S-1700-129	Udløbsledning, Lorokem A/S			
	1976	S-1700-131	Spildevandsledning ved Orø Strand			
316		**S-1700-132**	**S-1700-140**		**1**	
	1976	S-1700-132	Spildevandsledning ud for Ballen syd for Fyn			
	1976	S-1700-133	Kloakering af campingplads i Uggerløse			
	1976	S-1700-134	Udløbsledning i Karrebækstorp, Karrebæksminde Bugt			
	1976	S-1700-137	Omø renseanlæg og udløbsledning, Skælskør kommune			
	1976	S-1700-140	Udløbsledning fra Ølsted renseanlæg til Roskilde Fjord			
317		**S-1700-141**			**1**	
	1976	S-1700-141	Udløbsledninger fra Vordingborg kommunes renseanlæg			
318		**S-1700-142**	**S-1700-149**		**1**	
	1976	S-1700-142	Privat havledning ved Ballen Strand			
	1976	S-1700-143	Udløbsledning fra Å Strand renseanlæg, Assens kommune			
	1977	S-1700-145	Indsugningsledning på søterritoriet i Nyborg Fjord			
	1975	S-1700-146	Spildevandsledning til Guldborgsund			
	1977	S-1700-148	Udløbsledning i Langelandsbælt fra Bøstrup og Lejbølle byer			
	1977	S-1700-149	Udløbsledning ved Hunseby Strand, Maribo			
319		**S-1700-150**	**S-1700-154**		**1**	
	1977	S-1700-150	Spildevandsledning ved Mønsbroen			
	1977	S-1700-151	Regnvandsudløb ved Bakkebølle Strand, Vordingborg			
	1977	S-1700-153	Udløbsledning fra Stege rensningsanlæg			
	1977	S-1700-154	Udløbsledning fra Lynettens renseanlæg, Middelgrunden			
320		**S-1700-155**	**S-1700-158**		**1**	
	1977	S-1700-155	Spillevandsledninger til og fra pumpestationen,Tuborg			
	1977	S-1700-156	Regnvandsledning vest for Klinten, Fåborg			
	1977	S-1700-157	Udløbsledning ved Koldby Kås			
	1977	S-1700-158	Spildevandsledning fra rensningsanlæget i Tyreengen, Korsør			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
321		**S-1700-159**	**S-1700-164**		**1**	
	1977	S-1700-159	Udløbsledning fra Kosør centralrensningsanlæg, Maglehøj			
	1977	S-1700-160	Udløbsledning fra sommerhusområdet "Hyllingeris"			
	1977	S-1700-161	Indpumpningsledning og anlægsplads for sandpumper			
	1978	S-1700-162	Ledning til indpumpning af saltvand, Odense Universitet			
	1978	S-1700-163	Udløbsledning ved Melsted Havn, Bornholm			
	1978	S-1700-164	Mekanisk rensningsanlæg i Søby, Fyn			
322		**S-1700-165**	**S-1700-169**		**1**	
	1978	S-1700-165	Kloakudløbsledning i Svendborgsund, Søgaardsbækken			
	1978	S-1700-166	Spildevandsledning i Stege Bugt			
	1978	S-1700-167	Rørledning ved Sandager Næs, Assens			
	1978	S-1700-168	Udløbsledning ved Tuse Næs, Holbæk			
	1978	S-1700-169	Udløbsledning ved Orø, Holbæk.			
323		**S-1700-170**	**S-1700-174**		**1**	
	1978	S-1700-170	Udløbsledning Middelfart renseanlæg ved Stavrby Skov-Lillebælt			
	1978	S-1700-171	Spildevandsledning fra et et-familiehus, Ballen			
	1978	S-1700-172	Opfyldning på søterritoriet ud for Gammel Strandvej 25, Middelfart			
	1978	S-1700-173	Udløbsledning fra Åkirkeby			
	1978	S-1700-174	Regnvandsudløb i Storebælt, Svenstrup Strand			
324		**S-1700-175**	**S-1700-179**		**1**	
	1979	S-1700-175	Etablering af afskærende kloakledning mellem Enø og Sjælland			
	1979	S-1700-176	Udløbsledning fra Assens Cellulosefabrik til Lillebælt			
	1979	S-1700-177	Overløbsledning ved Strandmøllen			
	1979	S-1700-178	Udløbsledning ved Elsehoved Gudme			
	1979	S-1700-179	Kosør regnvandsledning			
325		**S-1700-180**	**S-1700-188**		**1**	
	1979	S-1700-180	Udløbsledning nr. 2 fra Sukkerfabrikken Nykøbing til Guldborgsund			
	1979	S-1700-181	Spildevandsledning ved Knudsnæs i Allinge			
	1979	S-1700-182	Spildevandsledning i Sandvig			
	1979	S-1700-184	Udløbsledning ved Lyndby			
	1979	S-1700-185	Havledning til rensningsanlægget i Langø			
	1979	S-1700-186	Frederiksværk kommunes spildevandsplan			
	1980	S-1700-187	Udløbsledning nord for Spodsbjerg			
	1980	S-1700-188	Havledning fra Lumsås			
326		**S-1700-189**	**S-1700-193**		**1**	
	1980	S-1700-189	Rønne Lufthavns udledning af overfladevand til Østersøen			
	1984	S-1700-190	Spildevandsledning i Hjelm Bugt ved Klintholm Havn			
	1981	S-1700-191	Frederiksværk kommunes udledning af mekanisk renset vand			
	1983	S-1700-192	Udløbsledning i Aggersøsund			
	1984	S-1700-193	Udløbsledning ved Marstal			
327		**S-1700-194**	**S-1800-9**		**1**	
	1986	S-1700-194	Etablering af udløbsledning i Båring Vig			
	1988	S-1700-195	Udløbsledning nord for Rungsted Havn			
	1988	S-1700-196	Spildevandsledning i Kerteminde Fjord			
	1988	S-1700-197	Udløbsledning fra Mølleåkloakværkets rensningsanlæg			
	1973	S-1800-6	Typegodkendelse af broer overalt ved de danske kyster			
	1976	S-1800-7-7-1	Regler for opstilling af bådebroer i Fyns amt			
	1978	S-1800-7-7-2	Vilkår for tilladelse til private broer og lystbådehavne			
	1981	S-1800-8	Vejledning for etablering af faste anlæg på søteritoriet			
	1977	S-1800-9	Flydebroer i danske havne			
328		**S-1800-10**			**1**	
	1980	S-1800-10	Delegation af kompetence for brotilladelser. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
329		**S-1800-11**	**S-1900-16**		**1**	
	1981	S-1800-11	Havneafgift af registrerede fiskerfartøjer som lystfartøjer			
	1982	S-1800-12	Mindre broer i Sønderjyllands amt			
	1988	S-1800-14	Mindre broanlæg i Vejle amt			
	1983	S-1800-16	Mindre broanlæg i Århus amt			
	1984	S-1800-18	Mindre broanlæg i Nordjyllands amt			
	1983	S-1800-19	Mindre broanlæg i Vestsjællands amt			
	1982	S-1800-20	Mindre broanlæg i Storestrøms amt			
	1982	S-1800-22	Mindre broanlæg i hovedstadsområdet			
	1982	S-1800-23	Mindre broanlæg i Fyns amt			
	1971	S-1900-2	Bade- og bådebro placeret ud for matrikel nr. 104, Broager			
	1968	S-1900-15	Udvidelse af Gråsten Sejlklubs broanlæg			
	1971	S-1900-16	Udvidelse af Skærbæk Havn			
330		**S-1900-22**	**S-1900-47**		**1**	
	1971	S-1900-22	Fjernelse af bademole ved Bygholm Vejle Campingplads			
	1972	S-1900-31	Bade-og bådebro ved Skarrev Strand, Åbenrå kommune			
	1972	S-1900-36	Badebro ved Sønderby Strand, Kegnæs			
	1973	S-1900-39	Bådebro ved Sandager, Rinkenæs			
	1973	S-1900-40	Bådebro ved Skæring Strand			
	1973	S-1900-44	Broanlæg ud for ejendommen matrikel nr. 115, Gråsten Ejerlav			
	1973	S-1900-45	Bådebro ved matrikel nummer 116 af Gråsten			
	1973	S-1900-47	Badebro ved Nørup Hav, Sydals kommune			
331		**S-1900-53**	**S-1900-89**		**1**	
	1974	S-1900-53	Bådebro ud for Strandgården , Gullerup, Mors			
	1974	S-1900-54	Bådebro i Høruphav			
	1974	S-1900-61-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-1900-67	Bådebro ved Holmsø			
	1978	S-1900-68	Sandholm både-og jollehavn			
	1975	S-1900-70	Bade-og jollebro i Dyrhave, Åbenrå Fjord			
	1975	S-1900-72	Bådebro på matrikel nr.11x, Fjellerup, Nørre Djurs kommune			
	1976	S-1900-77	Bådebro ved Genner Bugt, Haderslev kommune			
	1976	S-1900-88	Bade-og bådebro ved Ørding Strand			
	1976	S-1900-89	Bade-og bådebro i Lemvig			
332		**S-1900-92**	**S-1900-97**		**1**	
	1976	S-1900-92	Tilladelse til Dalgaard Grundejerforening til badebro			
	1977	S-1900-95	Badebro på ejendommen Skibelund, Stenderup			
	1967	S-1900-97	Broanlæg ved Toft			
333		**S-1900-98**	**S-1900-104**		**1**	
	1977	S-1900-98	Bade-og bådebroer ved Kysing Strand for campister			
	1977	S-1900-99	Badebroer ved Østerstrand-Lundingsvej og Snoghøjparken			
	1977	S-1900-101	Højbro over Alssund			
	1977	S-1900-102	Badebro Hostrup Strandgrundejerforening, Spøttrup kommune			
	1977	S-1900-103	Flydebro ud for havneanlægget ved Høruphav			
	1977	S-1900-104	Bådebro ved Moesgård Strand			
334		**S-1900-105**	**S-1900-106**		**1**	
	1976	S-1900-105	Bådebroer ved Kysing Næs			
	1976	S-1900-105-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-1900-106	Bade-og bådebro ved Høruphav			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
335		**S-1900-107**	**S-1900-114**		**1**	
	1975	S-1900-107	Ulovlig bådehavn ved Nørhede, Nissum Fjord			
	1977	S-1900-108	Havneanlæg ved Nørre Fjand			
	1977	S-1900-109	Anløbsbro i Augustenborg Fjord ud for matrikel nummer 103			
	1978	S-1900-110	Anløbsbro ved Elvighøj i Kolding Fjord			
	1978	S-1900-111	Badebro for grundejerforeningen Trappedal, Hejlsminde			
	1978	S-1900-112	Bro ved Sondrup Strand			
	1978	S-1900-113	Badebro i Nybøl Nor			
	1978	S-1900-114	2 badebroer i Ebeltoft Vig, Mols			
336		**S-1900-115**	**S-1900-124**		**1**	
	1978	S-1900-115	Badebro i Fur Sund			
	1987	S-1900-116	Badebro ved Moshuse			
	1978	S-1900-117	Bade- og anløbsbro på matrikel nummer 6f, Hjerk sogn			
	1978	S-1900-118	Bade-og bådebro ud for Egeskov 9, Broager, Flensborg Fjord			
	1978	S-1900-119	Badebro ved Doverodde			
	1978	S-1900-121	Etablering af udsætningsmuligheder for joller ved høfde 1, Skagen			
	1978	S-1900-122	Midlertidig udlægning af pontonbro til joller, Løgstør kommune			
	1978	S-1900-124	Ponton- og jollebro, Flensborg Fjord			
337		**S-1900-125**	**S-1900-136**		**1**	
	1978	S-1900-125	Træbro ud for "Slugten", Ejsing Strand, Vinderup kommune			
	1978	S-1900-126	Rørbro ved Vinkel Hage, Lemvig kommune			
	1979	S-1900-128	Bådebro i " Nørrefjord"			
	1979	S-1900-129	Bådebro på matrikel nummer 1x. Ouegaard Hovedgaard, Oue			
	1983	S-1900-129-1	Broanlæg ved "Høllet", Mariager Fjord			
	1979	S-1900-131	Anløbsbro for fjordbåd ved Ibæk, Vejle Fjord			
	1979	S-1900-132	Bro ud for Gendarmstien, Flensborg Fjord			
	1963	S-1900-133	Badebro ved Sønderhav			
	1979	S-1900-134	Bådebro ud for Fjordvej 59, Flensborg Fjord			
	1979	S-1900-136	Bådebro ved Juelminde Efterskole, Vejle Fjord			
338		**S-1900-137**	**S-1900-138**		**1**	
	1979	S-1900-137	Etablering af bådebro ved Nybøl Nor, Egernsund, Broager			
	1979	S-1900-138	Fjernelse af udskibningsanlæg ved Øerhage			
339		**S-1900-139**	**S-1900-145**		**1**	
	1984	S-1900-139	Broanlæg ved Hørup Klint			
	1979	S-1900-140	Badebro ved Bjert Strand			
	1979	S-1900-141	Bådebro ved Blans			
	1980	S-1900-143	Badebro i Hou			
	1980	S-1900-144	Badebro ved Kaløvig Strandgård			
	1980	S-1900-145	Flydebro nord for Aggertange			
340		**S-1900-146**	**S-1900-155**		**1**	
	1980	S-1900-146	Bådebro i Tirsbæk Bugt			
	1980	S-1900-147	Badebro ved Dragsmur, Ebeltoft			
	1980	S-1900-148	Bådebro i Kolding Fjord			
	1980	S-1900-149	Åben pælebro ved Kalvø, Genner Bugt			
	1981	S-1900-150	Broanlæg ved Næssund			
	1981	S-1900-151	Bådebro i Gudenå			
	1981	S-1900-152	Bådebro for Struer Kajakklub og Struer Roklub			
	1981	S-1900-153	Bådebro i Stevelt Bugt			
	1981	S-1900-154	Bro ud for fjordvej, Flensborg Fjord			
	1981	S-1900-155	Bådebro ved Fiskenæs, Gråsten kommune			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
341		**S-1900-156**	**S-1900-164**		**1**	
	1982	S-1900-156	Bådebro ved Dybvighoved, Løjt Kirkeby			
	1982	S-1900-157	Bådebro i Hejlminde			
	1982	S-1900-158	Bådebro på matrikel nummer 1cv Mellerup, Randers			
	1982	S-1900-160	Bade- og bådebro i Alssund			
	1982	S-1900-161	Etablering af bådebro ved Hesteskoven, Ålborg			
	1982	S-1900-162	Kolding Bådelaug, bådebro i Kolding Fjord			
	1983	S-1900-163	Udlægning af pontonbro ved Sildehagen, Mariager Fjord			
	1983	S-1900-164	Bådebro og ophalerrampe ved Daugård Strand ,Vejle Fjord			
342		**S-1900-165**	**S-1900-175**		**1**	
	1983	S-1900-165	Bådebro ved Skaare Odde, Kolding Fjord			
	1983	S-1900-167	Bådebro i Flensborg Fjord ud for matrikel nummer 304, Gråsten			
	1983	S-1900-168	Klage over placering af bade- og bådebro i Mariager Fjord			
	1983	S-1900-169	Bådebro ved Bredballe Strand, Vejle Fjord			
	1983	S-1900-170	Bådebro i Andkær Vig, Vejle Fjord, ved Holtser Hage, Børkop			
	1983	S-1900-172	Bådebro i Dyvig Fjord ud for matrikel nr. 11, Holm, Nordborg			
	1983	S-1900-173	Badebro i Horsens Fjord			
	1984	S-1900-174	2 anløbs- og badebroer i Genner Bugt			
	1984	S-1900-175	Ulovligt anbragt bådebro ud for matrikel nummer 31h, Erritsø			
343		**S-1900-176**	**S-1900-184**		**1**	
	1984	S-1900-176	Bådebro i Genner Bugt, matrikel nummer 161, Genner			
	1984	S-1900-177	Privat bro i Mariager Fjord ved Krogen By, Valsgaard			
	1984	S-1900-178	Bade- og bådebro ved Løgten Bugt, Rosenholm kommune			
	1984	S-1900-179	5 badebroer i Kås Bredning, Nymølle, Knud, Vadum og Albæk			
	1984	S-1900-180	2 badebroer i Venø Bugt ud for Gyldendal Teglværk og Hostrup			
	1984	S-1900-181	Badebro ud for matrikel nummer 7æ, Vile			
	1984	S-1900-182	Bådebro ud for Dyvig Havn			
	1984	S-1900-183	Broanlæg ved Starup Kirke i Haderslev Fjord			
	1984	S-1900-184	Etablering af badebro ved Glyngøre Strand			
344		**S-1900-185**	**S-1900-191**		**1**	
	1984	S-1900-185	Legalisering af broanlæg i Hørup ejerlav, Sydals kommune			
	1984	S-1900-186	Bro i Blåhøj			
	1984	S-1900-187	Bibeholdelse af bådebroer ved Sandskær Campingplads			
	1984	S-1900-188	Bådebro ud for Sverdrup Færgegård			
	1985	S-1900-189	Flydebro ud for Knebelbro, Ebeltoft			
	1985	S-1900-190	Reetablering af bådebro ud for Brunsnæs Kro, Broager			
	1985	S-1900-191	Bådebro ved Øster Strand, Struer			
345		**S-1900-192**	**S-1900-196**		**1**	
	1985	S-1900-192	Adgang til eksisterende bådebro på Nordre Strandvej, Hobro			
	1986	S-1900-193	Broprojekt ved Gammel Ålbo			
	1986	S-1900-194	Bådudlejning ved det tidligere færgeleje ved Pinen			
	1986	S-1900-195	Etablering af broanlæg ved Nybøl Nor, Sundeved kommune			
	1987	S-1900-196	Bådebro i Stevning Nor			
346		**S-1900-197**	**S-2000-10**		**1**	
	1987	S-1900-197	Etablering af bådebro i Kolding Fjord			
	1987	S-1900-199	Havneanlæg ud for matrikel nummer 7, Hadrup By, Vindblæs			
	1988	S-1900-200	Fjernelse af bådebro ud for matrikel nummer 26, Løjtkirkeby			
	1988	S-1900-202	Bådebro ud for matrikel nummer 49n, Bredballe			
	1988	S-1900-204	Bådebro, Egernsund			
	1988	S-1900-205	Badebro ved Udbyhøj			
	1988	S-1900-208	Badebro ud for matrikel nummer 3ae, Thise			
	1970	S-2000-3	Lystbådehavneanlæg i Roskilde Fjord ved Neder Dråby			
	1968	S-2000-10	Bådebro ved Storstrømsbroen, Orehoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
347		**S-2000-11**	**S-2000-12-1**		**1**	
	1970	S-2000-11	Badebro ved Vestervang, Stubbeköbing			
	1970	S-2000-12	Både-og badebro ved Sortsø Skanse, Grønsund			
	1982	S-2000-12-1	Matrikulering af Sortsø Havn			
348		**S-2000-15**	**S-2000-41**		**1**	
	1971	S-2000-15	Fortøjningsanlæg, Fakse Bugt			
	1972	S-2000-30	Bådebro ved Gundesstrup			
	1972	S-2000-32	Badebro ved Bøsserup Strand			
	1973	S-2000-37	Træbroer nord for Bisserup anlægsbro			
	1973	S-2000-37-50-1	Ordensreglement, Bisserup			
	1973	S-2000-38	Bådebro ud for matrikel nr.15b, Sætting Strandvej,Svendborg			
	1973	S-2000-41	Muligt ulovligt opført badebro på matrikel nr.10e, Ravnsborg			
349		**S-2000-46**	**S-2000-54**		**1**	
	1974	S-2000-46	Bådebro i Karrebæk Fjord tilhørende "De hvide Svaner"			
	1974	S-2000-48	Bådebro ved Klintebjerg Bro, Odense Fjord			
	1974	S-2000-49	Uddybning af havnebassin, Ellebæk Vig, Gamborg Fjord			
	1974	S-2000-54	Anlæg af bro til lystfartøjer, Bøjden Bro			
350		**S-2000-55**	**S-2000-74**		**1**	
	1974	S-2000-55	Badebro ved Skuldelev Strand			
	1974	S-2000-56	Lokalplan for Enø og Lungshave			
	1975	S-2000-71	Pælebro ved Middelfart			
	1975	S-2000-72	Overdragelse af bådebro, Øksnerodde			
	1975	S-2000-74	Bådebro i Skårupøre Sund			
351		**S-2000-76**	**S-2000-77**		**1**	
	1958	S-2000-76	Anvendelse af fabriksbygning, matrikel nummer 34m, Skibby			
	1976	S-2000-77	Forlængelse af bådebro på Enø´s østkyst			
352		**S-2000-79**	**S-2000-82**		**1**	
	1976	S-2000-79	Fortøjningsbro for Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Havn			
	1976	S-2000-80	Badebro ved Skolelodden 11, Rørvig			
	1976	S-2000-81	Bådebro ved Karrebæk			
	1976	S-2000-82	Bådebro ved Prinseholmsvej, Nykøbing Falster			
353		**S-2000-87**	**S-2000-96**		**1**	
	1976	S-2000-87	Udvidelse af Vemmenæs Færgebro			
	1976	S-2000-89	Bådebro i Roskilde Fjord, "Strandsegårds Bådelaug"			
	1975	S-2000-91	Bådebro, Ellebæk Vig			
	1976	S-2000-92	Matrikel nummer 20q, Svendborg			
	1976	S-2000-96	Bådebroer ved Dybsø Havn, Svinø Strand			
354		**S-2000-97**	**S-2000-106**		**1**	
	1976	S-2000-97	Broanlæg ved Siøsund			
	1976	S-2000-101	Anløbsbro, Karrebæk Fjord			
	1977	S-2000-103	Oprensning af sejlrende ved Kulhus Rende, Isefjorden			
	1977	S-2000-104	Anløbsbro på Fænø			
	1977	S-2000-106	2 træbadebroer, Kelstrup			
355		**S-2000-107**	**S-2000-112**		**1**	
	1977	S-2000-107	Arbejdsbro ved Thurøbund Yacht- og Kutterværft			
	1979	S-2000-108	Badebro i Bøgestrømmen			
	1977	S-2000-110	Bådebro i Isefjorden, Kyndeløse Strand, Bramsnæs			
	1977	S-2000-111	Sprængning af mole ved Bognæs			
	1977	S-2000-112	Badebro ved Tibberup Strand			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
356		**S-2000-114**	**S-2000-122**		**1**	
	1977	S-2000-114	Badebro, Grønsund			
	1977	S-2000-116	Pælebro, Langelandsbroen, Siø			
	1977	S-2000-117	Pælebro ved Hindsgavl			
	1977	S-2000-118	Bro til eget lystfartøj. Hindsgavl bro nummer 2			
	1977	S-2000-119	2 Bådebroer ud for Strib Færgegård			
	1977	S-2000-120	Bro til Klinten, Fåborg			
	1977	S-2000-121	Bådebro ved Vindeby Sundvej, Svendborg			
	1977	S-2000-122	Badebro ved Vesterstrand, Jægerspris			
357		**S-2000-123**	**S-2000-129**		**1**	
	1977	S-2000-123	Bådebro ved Kystagerparken, Kalvebod Strand, Hvidovre			
	1979	S-2000-123-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2000-124	Bådebro i Svendborgsund, Strandhuse 52			
	1977	S-2000-126	Anløbsbro på Thorø			
	1978	S-2000-127	Bådebro for Børge Andersen, Middelfart			
	1978	S-2000-128	Badebro i Lammefjorden			
	1978	S-2000-129	Spørgsmål om etablering af bådebro fra Johannes Pedersen			
358		**S-2000-130**	**S-2000-148**		**1**	
	1978	S-2000-130	Badebro ved Bundragerne mellem Rødbyhavn og Hyllekrog			
	1978	S-2000-131	Badebro ved Hyltofte Østersøbad, Holeby			
	1978	S-2000-132	Badebro i Humlebæk			
	1978	S-2000-133	Badebro ud for matrikel nummer 17fd, Gentofte			
	1978	S-2000-134	Badebro ud for matrikel nummer 4c, Kalundborg Fjord			
	1978	S-2000-135	Bådebroer, Thurø Sund			
	1978	S-2000-136	Bro ved Lillebæltsbroen for Frede Sørensen			
	1978	S-2000-138	Klage over badebro, Skotterup			
	1978	S-2000-139	Bådebro ved Houg, Fænøsund, Middelfart			
	1978	S-2000-141	Bro ved lillebæltsbroen for Hardy Nielsen			
	1978	S-2000-142	Bro ved Lillebæltsbroen for Marie Christensen			
	1978	S-2000-143	Bro ved Lillebæltsbroen for Ove Schultz			
	1978	S-2000-144	Bro ved Lillebæltsbroen for Rasmus Asmussen			
	1978	S-2000-145	Bro ved Lillebæltsbroen for Knud Søndergård			
	1978	S-2000-146	Bro ved Lillebæltsbroen for Hans Nielsen			
	1978	S-2000-147	Bro ved Lillebæltsbroen for Arne Kristensen			
	1978	S-2000-148	Bro ved Lillebæltsbroen for Jørgen Jensen			
359		**S-2000-149**	**S-2000-161**		**1**	
	1978	S-2000-149	Bro ved Lillebæltsbroen for Mette Brorsen			
	1978	S-2000-150	Bro ved Lillebæltsbroen for Helmut Rasmussen			
	1978	S-2000-151	Bro ved Lillebæltsbroen for Viggo Marcussen			
	1978	S-2000-152	Bro ved Lillebæltsbroen for I.M.Christensen			
	1979	S-2000-153	Ulovlig badebro, Jyllinge			
	1979	S-2000-155	Bådebro ved Ulvshale			
	1979	S-2000-156	Badebro ud for ejendommen Richeliesus Alle 4, Hellerup			
	1979	S-2000-157	Bådebro og 2 badebroer i Båring Vig, Bogense			
	1979	S-2000-158	Overført til S-2800-95.			
	1979	S-2000-159	Badebroer i Rørvig			
	1979	S-2000-160	Grundejerforeningen "Pilevang", Rødvig, Stevns kommune			
	1979	S-2000-161	Bådebro for søfartsskole på Fanø			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
360		**S-2000-162**	**S-2000-176**		**1**	
	1979	S-2000-162	Vedrørende dæmning ved Holcenhavn Bugt			
	1979	S-2000-163	Badebro ved Rørvig for Rørmose Grundejerforening			
	1979	S-2000-164	Etablering af sejlrende ved matrikel nr. 6m, Langø, Nakskov			
	1980	S-2000-166	Ny bådebro i Skårupøre Sund på nordsiden af Thurø			
	1980	S-2000-166-50-1	Ordensreglement			
	1982	S-2000-167	Træbro ud for Fredskoven, Thurø			
	1980	S-2000-168	Både- og badebro ved Ørnhøj , Bakkebølle Strand			
	1980	S-2000-170	Badebro på matrikel nummer 13z, Nordenhuse, Avnslev			
	1980	S-2000-171	8 anløbsbroer ved Hønen på Fanø			
	1980	S-2000-173	Badebro i Nyrup Bugt ,Trundholm			
	1982	S-2000-175	Forlængelse af Fåborg Sejlklub´s bådebro med 15 meter			
	1980	S-2000-176	Landgangsmole på Rågø, Ravnsborg			
361		**S-2000-177**	**S-2000-181**		**1**	
	1980	S-2000-177	Bådebro i Thurø Sund			
	1980	S-2000-178	Både- og badebro ud for Birke Alle, Thurø			
	1981	S-2000-179	Bådebro for Hjaltevejens grundejerforening			
	1981	S-2000-180	Bro ved Vasebro, Skælskør Fjord			
	1981	S-2000-181	Både- og badebro ud matrikel nummer 36, Thurø			
362		**S-2000-182**	**S-2000-183**		**1**	
	1981	S-2000-182	Bådebro ved Hjaltesvej ud for matrikel nummer 6eæ, Thurø			
	1981	S-2000-183	Bådebro ved Hejlsminde Nor, Christiansfeld			
363		**S-2000-184**	**S-2000-195**		**1**	
	1981	S-2000-184	Badebro i Bramsnæs			
	1981	S-2000-185	Badebro ved Greve Badehotel			
	1981	S-2000-187	Badebro for handicappede ved Kyndeløse Strand			
	1981	S-2000-188	Badebro ud for matrikel nummer 20t, Ejby			
	1981	S-2000-189	2 Badebroer øst for Søby Havn			
	1981	S-2000-190	Badebro ud for matrikel nummer 19f, Yderby, Odden			
	1982	S-2000-191	Sejlklubbens jollebro, Skælskør			
	1982	S-2000-192	Bådebro ved kystvejen i Kalundborg			
	1982	S-2000-193	Badebro ved Hellesklint, Kallundborg Fjord			
	1982	S-2000-194	Badebro ved Kyndeløse Sydmark, Bramsnæs			
	1982	S-2000-195	Bådebro for Middelfart Sejlklub i Ellebæk Vig			
364		**S-2000-196**	**S-2000-208**		**1**	
	1982	S-2000-196	Bådebro ud for Hjalet			
	1982	S-2000-198	Ejerforhold vedrørende Lindelse Bro			
	1982	S-2000-199	Bådebro i Skælskør Lystbådehavn			
	1983	S-2000-200	Høfde- og badebroanlæg Strandalleen 44, Nyborg			
	1983	S-2000-201	Bådebro ud for matrikel nr.13af, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-202	Bådebro ud for matrikel nr.14bt, Hasselø, Nykøbing Falster			
	1983	S-2000-203	Bådebro ud for matrikel nr.14, Sundby, Toreby			
	1983	S-2000-204	Badebro ved Orø			
	1983	S-2000-205	Anløbsbro ved Valdemar Slot for turistbåden "Helge"			
	1983	S-2000-206	Bade- og bådebro i Skårupøre Sund			
	1983	S-2000-207	Etablering af bådebro ved den gamle Lillebæltsbro			
	1983	S-2000-208	Fiskerbro ved Skårup Skovmølle Naturskole			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
365		**S-2000-209**	**S-2000-222**		**1**	
	1983	S-2000-209	Badebro ved Holmeskov Strand, Hasselager			
	1983	S-2000-210	Badebro ved Klintholm Strand			
	1983	S-2000-211	Badebro nord for Lundeborg Havn, Oure			
	1983	S-2000-212	Badebro ved Knarreborg Mølle Campingplads, Gudme			
	1983	S-2000-213	Badebro ud for Langelinie i Fåborg			
	1983	S-2000-214	Badebro ved matrikel nummer 10, Karlslunde Strandvej			
	1983	S-2000-215	3 badebroer, Brøndby Strand, Ishøj Strand, Hundige Strand			
	1983	S-2000-216	Flydeponton i Øresund ved Espergærde			
	1983	S-2000-217	Etablering af vandrutschebane ved Amager strand			
	1983	S-2000-218	Bådebro ud for matrikel nummer 11b, Hasselø			
	1983	S-2000-219	Bådebro ved Klintbjerg Otterup			
	1983	S-2000-220	Broer i Præstø Fjord			
	1983	S-2000-221	Bådebro ved Munkebo			
	1983	S-2000-222	Badebro i Nyrup Bugt, Trundholm			
366					**1**	
	1984	**S-2000-223**	**S** Badebro ved Næsby Strand, Rudbjerg			
	1984	S-2000-224	Badebro i Føns Vig			
	1984	S-2000-225	Badebro ved Hylleholt, Fakse			
	1984	S-2000-226	Badebro ved Espergærde, Helsingør			
	1984	S-2000-227	Badebro ved Skotterup, Helsingør			
	1984	S-2000-228	4 Badebroer ved Snekkersten			
	1984	S-2000-229	2 badebroer i Lyø Krog, Fåborg			
	1984	S-2000-230	Opsætning af badebroer i Fåborg kommune			
	1984	S-2000-232	Badebro på strandarealet "Lunden"			
	1984	S-2000-233	Badebro ud for matrikel nummer 20b, Bøjden by, Horne			
	1984	S-2000-234	Bådebro ud for matrikel nummer 3c, Bognæs, Udby			
367		**S-2000-235**	**S-2000-244**		**1**	
	1984	S-2000-235	Badebro ud for matrikel nummer 23, Ommel, Marstal			
	1984	S-2000-236	Bådebro ud for matrikel nummer 7c, Nordenhuse, Avnslev			
	1984	S-2000-237	Moleanlæg ud for matrikel nummer 62c, Thurø			
	1984	S-2000-238	Bådebro ud for matrikel nummer 2a, Munke by, Avernakø			
	1984	S-2000-239	Anløbsbro, Egholm, Vellerup Vig			
	1985	S-2000-240	Sikringsanlæg ved Petersværft Bro, Langebæk kommune			
	1985	S-2000-241	Badebro ved Bisserup Strand, Skælskør			
	1985	S-2000-242	Prinsebroen, Svendborgsund, Svendborg kommune			
	1985	S-2000-243	Midlertidig pælebro ved Siøsundbroen			
	1985	S-2000-244	Badebro ved Greve Badehotel			
368		**S-2000-245**	**S-2000-254**		**1**	
	1985	S-2000-245	Badebro ved Bjørnemosevej, Svendborg			
	1985	S-2000-246	Bådudsætningsrampe, Jægerspris			
	1985	S-2000-247	Badebro og høfde ved Enø, Karrebæk			
	1985	S-2000-248	Badebro ud for matrikel nummer 86, Thurø			
	1985	S-2000-249	Etablering af badebro udenfor Bogense Marina			
	1986	S-2000-250	Etablering af Badebro ved Thurø Sund			
	1986	S-2000-251	Etablering af badebro ved Orø			
	1986	S-2000-253	Badebro ud for matrikel nummer 8bø, Kisserup by, Udby			
	1986	S-2000-254	Forlængelse af bademole, Tårbæk			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
369		**S-2000-255**	**S-2000-262**		**1**	
	1986	S-2000-255	Badebro ud for foreningen "Det lollandske Digelag", Næsby by			
	1986	S-2000-256	Fjernelse af pælestumper ved Dyrnæs Bro, Roskilde Fjord			
	1986	S-2000-257	Badebro ved Sandvig Strand, Bornholm			
	1987	S-2000-258	Badebro ved Sundby, Nykøbing Falster			
	1987	S-2000-259	Reetablering af færgebroen ved Grønsund			
	1987	S-2000-260	Badebro ved Skårupøre by, Svendborg			
	1987	S-2000-261	Placering af badebro ud for hotel "Kystens Perle", Egebæksvang			
	1987	S-2000-262	Bådebro ved Thurø Sejlklub			
370		**S-2000-263**	**S-2000-270**		**1**	
	1987	S-2000-263	Ulovligt opført bådebro ved Sortsø by, Gundslev			
	1987	S-2000-264	Ulovlig bade- og bådebro ved Vellerup Vig, Skibby			
	1987	S-2000-265	Godkendelse af bådebro i Stevning Nor, Nordborg			
	1987	S-2000-266	Pælebro ved Thurø			
	1987	S-2000-267	Bro ved Walsteds Bådeværft, Thurø			
	1987	S-2000-268	Bade- og bådebro ved Dalby, Kirke Helsinge			
	1988	S-2000-269	Bade- og bådebro ud for Koster Færgegård, Stege			
	1988	S-2000-270	Bådebro ud for matrikel nummer 36b, Egense			
371		**S-2000-271**	**S-2100**		**1**	
	1988	S-2000-271	Bådebro ved Skovsbo Strand			
	1988	S-2000-272	Losse- og anløbsbro ud for matrikel nr.14d, Skrillinge Strand			
	1988	S-2000-273	Bådebro ved Klintebjerg, Otterup kommune			
	1988	S-2000-275	Flydebro ud for Hornsved grundejerforening ved Isefjordsvej			
	1988	S-2000-276	Bådebro ud for matrikel nummer 116f, Thurø			
	1988	S-2000-279	Udbygning af Skuldelev Havn			
	1979	S-2100	Oversigt over tilladelser til havbrug			
372		**S-2100-1**	**S-2100-5**		**1**	
	1972	S-2100-1	Forbindelsesvej langs dige i Ribe kommune			
	1973	S-2100-5	Dæmning og bro over Sebbersund			
373		**S-2100-9**	**S-2100-27**		**1**	
	1958	S-2100-9	Ophævelse af tilsyn med Norsminde sluses landvindingslag			
	1975	S-2100-14	Udvidelse af moleanlæg i Næs Sund			
	1976	S-2100-18	Tilladelse til dambrug på søterritoriet i Kalø Vig			
	1976	S-2100-19	Ulovligt broanlæg i Vejle Fjord, Bredballe			
	1977	S-2100-26	Mole i Storebælt ved Tårup Strand			
	1977	S-2100-27	Ørredopdræt i Limfjorden, Nibe			
374		**S-2100-31**	**S-2100-40**		**1**	
	1977	S-2100-31	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1977	S-2100-33	Ørreddambrug i Horsens Fjord, Hjarnø			
	1977	S-2100-34	Anbringelse af fiskebure til opdræt af ørreder i Genner Bugt			
	1978	S-2100-35	Badebro i Kolding Fjord, Løverodde			
	1978	S-2100-36	Svar på spørgsmål nr. 740 fra Askjær Jørgensen, politiker			
	1978	S-2100-37	Læmole ved Vester Assels ud for Serupsvej			
	1955	S-2100-40	Fortøjningsarrangement ud for kysten ved Frederikshavn			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
375		**S-2100-41**	**S-2100-56**		**1**	
	1955	S-2100-41	Tilladelse til fortsat drift af havbruget, Hjarnø			
	1979	S-2100-43	Saltvandsdambrug ved Borre, Horsens Fjord			
	1979	S-2100-44	Havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-45	Anlæg af solterrasse i ved badeanstalt, Augustenborg			
	1979	S-2100-47	Import af 10.000 stk. østersyngel af typen Crassosstrea gigas			
	1979	S-2100-49	Ulovligt havneanlæg syd for Halby Havn, Ringkøbing Fjord			
	1979	S-2100-51	Klage over afgørelse vedrørende havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-52	Etablering af 3 havbrug i Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-53	Etablering og drift af 3 saltvandsdambrug ved Ebeltoft Vig			
	1979	S-2100-54	Varmepumpeanlæg i Munkebo			
	1980	S-2100-56	Etablering af saltvandsdambrug i Begtrup Vig			
376		**S-2100-57**	**S-2100-66**		**1**	
	1957	S-2100-57	Udbygning af lystbådehavn ved Mou Bro, Sejlflod kommune			
	1981	S-2100-57-50-1	Ordensreglement			
	1980	S-2100-58	Saltvandsdambrug i Begtruo Vig			
	1980	S-2100-59	Saltvandsdambrug i Knebel Vig			
	1980	S-2100-60	Flydende sommerhus i Kolding Fjord			
	1980	S-2100-61	Hegn på søterritoriet ved Sønderborg Lufthavn			
	1984	S-2100-62	Tilladelse af saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1980	S-2100-65	Oprensning og uddybning ved Sønderborg Skibsværft			
	1980	S-2100-66	Saltvandsdambrug vest for Rønland i vestlige del af Limfjorden			
377		**S-2100-67**	**S-2100-69**		**1**	
	1980	S-2100-67	Diverse anlæg ved Vosnæs Pynt			
	1980	S-2100-68	Muslingeopdræt i Mariager Fjord			
	1981	S-2100-69	Saltvandsfiskeopdræt i Begtrup Vig			
378		**S-2100-70**	**S-2100-98**		**1**	
	1981	S-2100-70	Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
	1983	S-2100-71-1	Havbrug i Vejle Fjord			
	1982	S-2100-73	Havdambrug i Haderslev Fjord			
	1982	S-2100-74	Moleanlæg ved civil forsvars kasernen i Thisted			
	1982	S-2100-81	Etablering af havbrug øst for Livø			
	1983	S-2100-83	Saltvandsdambrug ved Glatved Strand, Grenå kommune			
	1983	S-2100-84	Forsøgsproduktion af blåmuslinger			
	1983	S-2100-85	Muslingeopdræt i Ålbæk Bugt			
	1983	S-2100-86	Etablering af havbrug ved Sundøre			
	1983	S-2100-87	Havdambrug i Alssund, Als			
	1983	S-2100-88	Havbrug ved Blans Strand i Als Fjord			
	1983	S-2100-89	Etablering og drift af 3 havbrug, Vejle Fjord			
	1983	S-2100-91	Etablering af anlæg for østers ved Råby Odde, Randers Fjord			
	1983	S-2100-92	Havbrug ved Brejning, Vejle Fjord			
	1984	S-2100-93	Heltopdræt i Hjarbæk Fjord			
	1984	S-2100-94	Havbrug ved Cementfabrikken Dania i Mariager Fjord			
	1984	S-2100-95	Havbrug i Alsdyb, Læsø			
	1984	S-2100-96	Havbrug i en del af vadehavet			
	1984	S-2100-97	Farlige jernrør for badende ud for Tålfor Bakke, Skæring			
	1984	S-2100-98	Anmodning om tilkendelse af en ø i Mariager Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
379		**S-2100-99**	**S-2100-109**		**1**	
	1984	S-2100-99	Etablering af havbrug sydvest for Aggersundbroen			
	1984	S-2100-100	Etablering af havbrug ved Attrup Havn			
	1984	S-2100-101	Etablering af 3 havbrug omkring Barsø			
	1984	S-2100-102	Etablering af havbrug i Kolding Fjord			
	1984	S-2100-103	Bådoptagningsanlæg i Nybøl Nor, Broager kommune			
	1984	S-2100-104	"Havbruget Als Fjord"			
	1984	S-2100-105	Havbrug i Helnæs Bugt			
	1984	S-2100-106	Anlæg af dæmning ud for udløbet fra Indfjorden til Bøvling Fjord			
	1986	S-2100-107	Fortøjningspæl ved Udbyhøj			
	1986	S-2100-108	Etablering af vandskibane i Doverodde			
	1986	S-2100-109	Fortøjningspæle ud for matr.nr.7e, Bangsbo, Frederikshavn			
380		**S-2100-110**			**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
381		**S-2100-110**	**S-2100-112**		**1**	
	1986	S-2100-110	Sejlrende og mole ved Øer Maritime Ferieby, Ebeltoft			
	1986	S-2100-111	Etablering af fyrbåke øst for udløbet af Skive Å			
	1986	S-2100-112	Anlæg af Wiretårn ved Slettestrand			
382		**S-2100-113**	**S-2100-119**		**1**	
	1986	S-2100-113	Indstilling af straffesag for opankring af fartøj ved Udbyhøj			
	1987	S-2100-114	Etablering af vandskibane og bro i Vilsund			
	1987	S-2100-115	Observationstårn ved Nibe Bredning			
	1987	S-2100-116	Etablering af netspærring ved Årø			
	1988	S-2100-117	Lokalplanforslag nummer 307, Rejsby Ferieland			
	1988	S-2100-118	Bølgekraftværk i Nordsøen			
	1988	S-2100-119	Placering af ferie- og fritidsbebyggelse, Ringkøbing			
383		**S-2200-3**			**1**	
	1966	S-2200-3	Sagen om husbåden "Jan". Læg I+II			
384		**S-2200-10**	**S-2200-13**		**1**	
	1972	S-2200-10	Ulovligt broanlæg vd Plejerup Strand			
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
385		**S-2200-13**			**1**	
	1974	S-2200-13	Ny dæmning i Kalveboderne, Kastrup			
386		**S-2200-19**	**S-2200-23**		**1**	
	1974	S-2200-19	Drift af anlæg for ørredopdræt mellem Tærø og Møn			
	1962	S-2200-23	Dækmole ud for matrikel nummer 34g, Børges Alle 13			
387		**S-2200-29**	**S-2200-38**		**1**	
	1977	S-2200-29	Saltvandsørreddambrug i Hirsholmene Havn			
	1977	S-2200-30	Laksegårde i Isefjorden, Rørvig			
	1966	S-2200-33	Reetablering af dæmning ved Ølsemagle revle			
	1977	S-2200-34	Tilladelse til saltvandsdambrug for østers og muslinger			
	1977	S-2200-35	Udsætning og optagning af lystbåde i Dragsholm kommune			
	1978	S-2200-36	Etablering af dæmning ud på søterritoriet,Nørskov Vig			
	1978	S-2200-37	Havbrug i Guldborgsund			
	1955	S-2200-38	Langebro i Ålsgårde, Helsingør kommune			
388		**S-2200-39**			**1**	
	1978	S-2200-39	Rantzausminde bådebyggeri. Læg I+II			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
389		**S-2200-40**	**S-2200-59**		**1**	
	1978	S-2200-40	Etablering af havbrug i Præstø Fjord			
	1978	S-2200-41	Træningsbane for kaproere og optimistjoller i Nysted Nor			
	1979	S-2200-42	Etablering af et marint ørreddambrug ved Fyenshoved			
	1979	S-2200-43	Opankring af tidligere Bornholmerbåd i Kongedybet			
	1979	S-2200-44	Nedlægning af plastrør til varmepudeanlæg, Hellerup			
	1979	S-2200-46	Mole-og ophalingsspil, Sejerø			
	1979	S-2200-47	Etablering af mole og opstilling af sorteringsanlæg, Bøjden			
	1979	S-2200-48	Anlæg ud for matrikel nr.8a, Randrup by, Vestervig sogn			
	1980	S-2200-51	Ørredopdræt uden for Langø Havn			
	1980	S-2200-52	Saltvandsdambrug ved Klinteby, Storstrøms amt			
	1980	S-2200-53	Etablering af saltvandsdambrug på Bogø			
	1981	S-2200-54	Muslingedyrkning i Isefjorden			
	1981	S-2200-55	Varmepumpeanlæg i Hårby			
	1981	S-2200-56	Fortøjningsarrangement ved Majbølle, Grønsund			
	1981	S-2200-58	Jordvarmeanlæg, Vordingborg			
	1981	S-2200-59	Opfyldning ved Thurø			
390		**S-2200-60**	**S-2200-65**		**1**	
	1981	S-2200-60	Ny redningshavn i Kastrup Lufthavn			
	1981	S-2200-61	Opfyldning i Agersø Sund			
	1981	S-2200-62	Fjernvarmeledning under Odense Kanal			
	1982	S-2200-63	Etablering af anlæg til produktion af blåmuslinger i Isefjorden			
	1982	S-2200-64	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Leif Davidsen			
	1982	S-2200-65	Muslingeopdræt i Isefjorden. Ansøgning fra Mogens Bendtzen			
391		**S-2200-66**	**S-2200-76**		**1**	
	1982	S-2200-66	Muslingeopdræt i Isefjorden - Hans Jørgen Larsen			
	1982	S-2200-68	Høstning af søsalat i Seden Strand ved Odense			
	1982	S-2200-69	Klage over mole ved Ølsted Strand, Kildebakkerne			
	1982	S-2200-70	Rampe til surferne ved Skovshoved Havn, Gentofte kommune			
	1982	S-2200-71	Høfder, Oure			
	1982	S-2200-72	Etablering af nye øer, Odense Fjord			
	1982	S-2200-73	Cementpram i Roskilde Fjord			
	1982	S-2200-74	Fortøjningsarrangement ved Kronprins Frederiks Bro			
	1982	S-2200-75	Fortøjningssteder, Farøbroerne			
	1982	S-2200-76	Etablering af havbrug ved Musholm Bugt			
392		**S-2200-78**	**S-2200-90**		**1**	
	1983	S-2200-78	Etablering af nyt havbrug øst for Tærø			
	1983	S-2200-79	Etablering af havdambrug i Rudkøbing, Langeland			
	1983	S-2200-80	Overdragelse af tilladelse til havbrug ved Arnager			
	1983	S-2200-81	Østersproduktion øst for Dragerup Skov, Isefjorden			
	1983	S-2200-82	Saltvandsdambrug i Holsteinsborg Nor - ud for Fedet, Glænø			
	1983	S-2200-83	Havdambrug i Fænø Sund			
	1983	S-2200-84	Definition af industriel fiskeproduktion´s tilhørsforhold			
	1983	S-2200-85	Havbrug i Agersøsund			
	1983	S-2200-86	Dyrkningsanlæg for muslinger ved Læsø			
	1983	S-2200-87	Etablering af havbrug for stillehavsøsters i Helnæsbugten			
	1983	S-2200-88	Slidske ved Yderby Lyng, Sjællands Odde			
	1983	S-2200-89	Havbrug i Storebælt			
	1983	S-2200-89-1	Havbrug ved Korsør Nor			
	1983	S-2200-90	Etablering af havbrug ved Illumø			
393		**S-2200-91**			**1**	
	1983	S-2200-91	De danske Statsbaner´s anlægsområde ved Knudshoved			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
394		**S-2200-92**	**S-2200-103**		**1**	
	1984	S-2200-92	Bølgeenergi pilotprojekt i Øresund			
	1984	S-2200-93	Forsøgshavbrug ved Røddinge Strand			
	1984	S-2200-94	Havbrug vest for Orehæld på Møn			
	1984	S-2200-95	Etablering af havbrug i Siø Sund, Tåsinge			
	1984	S-2200-96	Etablering af havbrug i Lunkebugten, Tåsinge			
	1984	S-2200-97	Etablering af havbrug mellem Tærø og Sjælland			
	1984	S-2200-98	Etablering af havbrug nordøst for Bøsserup Strand, Isefjorden			
	1984	S-2200-100	Bølgeenergiprojekt ved Sjællands Odde			
	1984	S-2200-101	Anlægsrampe for Hoovercraftfartøjer i Kastrup Lufthavn			
	1984	S-2200-102	Genetablering af Charlottenlund Søbadeanstalt			
	1984	S-2200-103	Bro i Nivåbugten			
395		**S-2200-104**	**S-2200-110**		**1**	
	1985	S-2200-104	Tunnel under Guldborgsund			
	1985	S-2200-105	Vandskibaner i Skårupøre Sund og ved Østerskov på Thurø			
	1985	S-2200-106	Moleanlæg ved Baunehøj, Isefjorden			
	1985	S-2200-107	Etablering af slæbested ved Egense			
	1985	S-2200-108	Springvand i Holbæk Fjord			
	1986	S-2200-109	Udlægning af betonfyldte betonrør ved Over Dråby Strand			
	1986	S-2200-110	Fjernelse af stenmole ved Hotel Fåborg Fjord			
396		**S-2200-111**	**S-2200-121**		**1**	
	1986	S-2200-111	Bibeholdelse af mastefundament i Lejre Vig			
	1986	S-2200-112	Etablering af vindmøllepark på Middelgrunden			
	1986	S-2200-113	Pælekonstruktion til maritim brug, Køge Bugt			
	1987	S-2200-114	Matrikulering og etablering af en natursti, Stubbekøbing			
	1987	S-2200-115	Spørgsmål om etablering af høfder ved Kongsmark Strand			
	1987	S-2200-116	Etablering af vindmøllepark syd for Amager			
	1987	S-2200-117	Svajepladser i Roskilde Fjord			
	1987	S-2200-118	Bølgeenergianlæg ved Dueodde			
	1988	S-2200-119	Fortøjningspæle ved Korsør Nor			
	1988	S-2200-120	Placering af vindmøller i Smålandsfarvandet			
	1988	S-2200-121	Pumpestation, Nyborg			
397		**S-2300-1**	**S-2600-4**		**1**	
	1973	S-2300-1	Spørgsmål om fredning overført til Miljøministeriet			
	1967	S-2600-1	Anlæg af lystbådehavne			
	1976	S-2600-3	Oplysninger om lystbådehavne og marinaer			
	1975	S-2600-4	Standardvilkår i forbindelse med godkendelse af lystbådehavne			
398		**S-2600-6**	**S-2700-1**		**1**	
	1977	S-2600-6	Vejledning for etablering af af stenanlæg på søterritoriet			
	1977	S-2600-7	Midlertidige rammer for udbygning af lystbådehavne i Århus amt			
	1977	S-2600-8	Lystbådehavne i hovedstadsområdet			
	1978	S-2600-9	Fortegnelse over lystbådehavne og sejlklubber			
	1978	S-2600-10	Lystbådehavne i Svendborg kommune			
	1978	S-2600-11	Notits vedrørende registrering af fiskefartøjer som lystfartøjer			
	1979	S-2600-12	Indførsel og transit af hunde og katte			
	1979	S-2600-13	Oversigt over lystbådehavne			
	1980	S-2600-14	Vejledning vedrørende anlæg af lystbådehavne			
	1984	S-2600-15	Konference om lystbådehavne			
	1987	S-2600-16	Havnekapacitet, Randers Fjord			
	1972	S-2700-1	Bork Lystbådehavn, Ringkøbing Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
399		**S-2700-1-50-1**	**S-2700-3**		**1**	
	1973	S-2700-1-50-1	Ordensreglement for Bork Havn			
	1969	S-2700-2	Lystbådehavn, Nappedam, Kalø Vig			
	1974	S-2700-2-50-1	Ordensreglement for Nappedam Lystbådehavn			
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg I			
400		**S-2700-3**	**S-2700-5**		**1**	
	1971	S-2700-3	Lystbådehavn i Skærbæk. Læg II			
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg I			
401		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg II+III+IV			
402		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg V			
403		**S-2700-5**			**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VI			
404		**S-2700-5**	**S-2700-6**		**1**	
	1967	S-2700-5	Kaløvig Bådehavn. Læg VII			
	1975	S-2700-5-50-1	Ordensreglement for Kaløvig Bådehavn			
	1971	S-2700-6	Hvalpsund Lystbådehavn, Farsø			
405		**S-2700-7**	**S-2700-9**		**1**	
	1971	S-2700-7	Lystbådehavn, Hou, Hals kommune			
	1972	S-2700-8	Lystbådehavn, Virksund			
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg I			
406		**S-2700-9**			**1**	
	1971	S-2700-9	Lystbådehavn, Fynshav. Læg II+III			
407		**S-2700-10**	**S-2700-11-50-1**		**1**	
	1972	S-2700-10	Augustenborg Marina			
	1972	S-2700-11	Lystbådehavn, Skaven Strand			
	1979	S-2700-11-50-1	Ordensreglement			
408		**S-2700-12**	**S-2700-12-50-1**		**1**	
	1970	S-2700-12	Søsportshavn, Frederikshavn			
	1975	S-2700-12-50-1	Ordensreglement			
409		**S-2700-13**			**1**	
	1972	S-2700-13	Lystbådehavn, Fanø			
410		**S-2700-14**	**S-2700-18**		**1**	
	1972	S-2700-14	Udvidelse af Hjarbæk Havn			
	1978	S-2700-14-50-1	Ordensreglement			
	1972	S-2700-18	Lystbådehavneanlæg, Sennels Strand			
411		**S-2700-19**			**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg I			
412		**S-2700-19**	**S-2700-21**		**1**	
	1972	S-2700-19	Lystbådehavn, Juelsminde. Læg II			
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg I			
413		**S-2700-21**	**S-2700-25**		**1**	
	1972	S-2700-21	Årøsund Marina. Læg II			
	1973	S-2700-24	Lystbådehavn, Ringkøbing			
	1973	S-2700-25	Lemvig Marina			
414		**S-2700-26**	**S-2700-27**		**1**	
	1971	S-2700-26	Lystbådehavn, Doverodde			
	1975	S-2700-26-50-1	Ordensreglement			
	1973	S-2700-27	Lystbådehavn, Egense			
415		**S-2700-34**	**S-2700-35**		**1**	
	1973	S-2700-34	Lystbådehavn, Attrup			
	1978	S-2700-34-50-1	Ordensreglement			
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg I			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
416		**S-2700-35**	**S-2700-35-50-1**		**1**	
	1968	S-2700-35	Lystbådehavn, Høruphav. Læg II			
	1974	S-2700-35-50-1	Ordensreglement			
417		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg I			
418		**S-2700-36**			**1**	
	1973	S-2700-36	Lystbådehavn, Hejlsminde. Læg II+III			
419		**S-2700-37**	**S-2700-38**		**1**	
	1974	S-2700-37	Lystbådehavn, Aså			
	1974	S-2700-37-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2700-38	Lystbådehavn, Marselisborg			
420		**S-2700-40**			**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg I+II+III			
421		**S-2700-40**	**S-2700-40-50-1**		**1**	
	1974	S-2700-40	Lystbådehavn, Egå. Læg IV			
	1979	S-2700-40-50-1	Ordensreglement			
422		**S-2700-41**			**1**	
	1970	S-2700-41	Lystbådehavn, Norsminde			
423		**S-2700-41-50-1**	**S-2700-46**		**1**	
	1975	S-2700-41-50-1	Ordensreglement			
	1969	S-2700-45	Lokalplan nummer 11, Rønbjerg Havn			
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg I+II			
424		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Lystbådehavn, Egernsund, Flensborg Fjord. Læg III+IV			
425		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord. Læg V			
426		**S-2700-46**			**1**	
	1975	S-2700-46	Egernsund Marina,Flensborg Fjord Læg VI			
427		**S-2700-47**	**S-2700-48**		**1**	
	1959	S-2700-47	Lystbådehavn, Hadsund			
	1977	S-2700-47-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2700-48	Lystbådehavn, Hou			
428		**S-2700-49**	**S-2700-50**		**1**	
	1975	S-2700-49	Lystbådehavn, Dyvig			
	1970	S-2700-50	Skudehavn, Ebeltoft			
429		**S-2700-50-50-1**	**S-2700-52**		**1**	
	1978	S-2700-50-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2700-52	Lystbådehavn, Kolding			
430		**S-2700-55**	**S-2700-56**		**1**	
	1976	S-2700-55	Lystbådehavn, Nibe			
	1976	S-2700-56	Lystbådehavn, Thisted			
431		**S-2700-57**	**S-2700-58**		**1**	
	1976	S-2700-57	Lystbådehavn, Munkebjerg			
	1970	S-2700-58	Lystbådehavn, Vildsund			
432		**S-2700-59**	**S-2700-60-50-1**		**1**	
	1976	S-2700-59	Besigtigelse af Knebel Bro			
	1977	S-2700-60	Lystbådehavn, Brejning			
	1979	S-2700-60-50-1	Ordensreglement			
433		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg I			
434		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg II			
435		**S-2700-62**			**1**	
	1978	S-2700-62	Lystbådehavn, Hjerting. Læg III			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
436		**S-2700-63**	**S-2700-65-50-1**		**1**	
	1978	S-2700-63	Midlertidigt lystbådehavneanlæg ved Kær Vig, Alssund			
	1978	S-2700-64	Jollehavn i Voerså			
	1978	S-2700-65	Lystbådehavn, Uggelhuse, Randers			
	1979	S-2700-65-50-1	Ordensreglement			
437		**S-2700-66**			**1**	
	1978	S-2700-66	Lystbådehavn, Thyborøn			
438		**S-2700-67**	**S-2700-69**		**1**	
	1978	S-2700-67	Lystbådehavn, Skydebanevej, Limfjorden			
	1978	S-2700-68	Lystbådehavn, Aggersund			
	1979	S-2700-69	Lystbådehavn, Brønsodde, Vejle Fjord			
439		**S-2700-70**	**S-2700-72**		**1**	
	1978	S-2700-70	Lystbådehavn, Udbyhøj Nord			
	1979	S-2700-71	Lystbådehavn, Løgstør			
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg I			
440		**S-2700-72**	**S-2700-74-50-1**		**1**	
	1979	S-2700-72	Lystbådehavn, Udbyhøj Syd. Læg II			
	1979	S-2700-74	Lystbådehavn, Hobro			
	1981	S-2700-74-50-1	Ordensreglement			
441		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg I			
442		**S-2700-75**			**1**	
	1979	S-2700-75	Lystbådehavn, Sønderborg, Læg II			
443		**S-2700-77**	**S-2700-80**		**1**	
	1979	S-2700-77	Lystbådehavn, Snaptun			
	1979	S-2700-78	Lystbådehavn, Kollund			
	1978	S-2700-79	Læmole ved Grønninghoved Strand, Christiansfeld			
	1974	S-2700-80	Placering af jernskrog i Varnæs Vig			
444		**S-2700-81**	**S-2700-87**		**1**	
	1979	S-2700-81	Skødshoved Bro Jollehavn, Mols			
	1979	S-2700-83	Lystbådehavn, Gråsten			
	1979	S-2700-84	Lystsejlads, Se S-2700-75			
	1980	S-2700-86	Havneanlæg i Ringkøbing Fjord ud for Stauning Vesterstrand,Skjern			
	1981	S-2700-87	Lystbådehavn, Rosenvold, Vejle			
445		**S-2700-88**	**S-2700-91**		**1**	
	1981	S-2700-88	Jollehavn i Flensborg Fjord mellem Rendbjerg og Egeskov			
	1963	S-2700-90	Sundby-Hvorup Sejlklub´s lystbådehavn			
	1983	S-2700-90-50-1	Ordensreglement			
	1987	S-2700-91	Lystbådehavn, Mommark			
446		**S-2700-92**	**S-2700-95**		**1**	
	1982	S-2700-92	Skitseprojekt til udvidelse af Øster Hurup Havn			
	1982	S-2700-93	Lystbådehavn, Mellerup			
	1983	S-2700-94	Lystbådehavn, Grenå			
	1983	S-2700-95	Lystbådehavn, Sundsøre			
447		**S-2700-96**	**S-2700-99**		**1**	
	1983	S-2700-96	Bådehavn, Skovby Landing, Hørup Havn			
	1984	S-2700-97	Lystbådehavn, Gyldendal			
	1985	S-2700-98	Jollehavn, Haverslev			
	1985	S-2700-99	Lystbådehavn, Endelave			
448		**S-2700-100**	**S-2700-101**		**1**	
	1986	S-2700-100	Lystbådehavn, Gjøl Havn			
	1983	S-2700-101	Broer ved Spang Nor, Ulkebøl			
449		**S-2700-102**			**1**	
	1987	S-2700-102	Lystbådehavn, Kongsdal			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
450		**S-2700-106**	**S-2800-1**		**1**	
	1988	S-2700-106	Lystbådehavn, Kollund Lillestrand			
	1965	S-2800-1	Lystbådehavn, Frederikssund			
451		**S-2800-2**			**1**	
	1969	S-2800-2	Lystbådehavn, Rådalsgård, Jyllinge			
452		**S-2800-3**			**1**	
	1971	S-2800-3	Lystbådehavn, Dragør			
453		**S-2800-4**	**S-2800-4-50-1**		**1**	
	1965	S-2800-4	Vedbæk Havn			
	1965	S-2800-4-50-1	Ordensreglement			
454		**S-2800-5**			**1**	
	1971	S-2800-5	Lystbådehavn, Sundby, Nykøbing Falster			
455		**S-2800-6**			**1**	
	1971	S-2800-6	Lystbådehavn, Kerteminde			
456		**S-2800-8**	**S-2800-12**		**1**	
	1964	S-2800-8	Lystbådehavn, Jyllinge			
	1972	S-2800-10	Jyllinge Sejlklub´s ansøgning om lystbådehavn			
	1971	S-2800-11	Lystbådehavn, Stubbekøbing			
	1971	S-2800-12	Godkendelse af projekt til lystbådehavneanlæg,Stubbekøbin			
457		**S-2800-15**	**S-2800-16**		**1**	
	1972	S-2800-15	Lystbådehavn, Masnedø			
	1971	S-2800-16	Lystbådehavn, Blans Havn			
458		**S-2800-17**	**S-2800-19**		**1**	
	1972	S-2800-17	Lystbådehavn, Fakse Ladeplads			
	1970	S-2800-19	Lystbådehavn, Brøndby Strand			
459		**S-2800-20**	**S-2800-23-50-1**		**1**	
	1971	S-2800-20	Lystbådehavn, Klintebjerg			
	1972	S-2800-21	Ulovligt havneanlæg ved Appenæs, Otto baron Reedtz-Thott			
	1954	S-2800-23-50-1	Ordensreglement			
460		**S-2800-24**	**S-2800-25**		**1**	
	1968	S-2800-24	Lystbådehavn, Rantzausminde			
	1959	S-2800-25	Lystbådehavn, Rungsted			
461		**S-2800-26**			**1**	
	1967	S-2800-26	Lystbådehavn, Nivå. Læg I+II			
462		**S-2800-27**	**S-2800-27-50-1**		**1**	
	1972	S-2800-27	Lystbådehavn, Karrebæksminde			
	1979	S-2800-27-50-1	Ordensreglement			
463		**S-2800-30**	**S-2800-41**		**1**	
	1967	S-2800-30	Broanlæg i Selsø Møllekrog, Skibby			
	1982	S-2800-30-50-1	Ordensreglement			
	1975	S-2800-35	Næstved Sejlklub´s Jolleafdeling Ydernæs i Karrebæk Fjord			
	1971	S-2800-41	Helligpeder Bådehavn, Bornholm			
464		**S-2800-42**	**S-2800-42-50-1**		**1**	
	1973	S-2800-42	Holbæk Marina, Dragerup Vig			
	1975	S-2800-42-50-1	Ordensreglement			
465		**S-2800-43**			**1**	
	1973	S-2800-43	Lystbådehavn, Omø			
466		**S-2800-44**			**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg I			
467		**S-2800-44**	**S-2800-49**		**1**	
	1973	S-2800-44	Lystbådehavn, Ballen. Læg II			
	1974	S-2800-46	Lystbådehavn, Vallø			
	1971	S-2800-49	Lystbådehavn for grundejerforeningen"Kindvig Enge"			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
468		**S-2800-50**	**S-2800-53-50-1**		**1**	
	1974	S-2800-50	Lystbådehavn , Hørby			
	1978	S-2800-50-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-51-50-1	Ordensreglement			
	1970	S-2800-52	Bådebro, Kertinge Nor, Munkebo			
	1974	S-2800-53	Lystbådehavn, Sylowsvej, Korsør			
	1975	S-2800-53-50-1	Ordensreglement			
469		**S-2800-54**	**S-2800-55**		**1**	
	1966	S-2800-54	Helsingør Nordhavn, tværmole med bådebro			
	1962	S-2800-54-50-1	Ordensreglement			
	1974	S-2800-55	Lystbådehavn, Langø			
470		**S-2800-56**	**S-2800-57**		**1**	
	1974	S-2800-56	Lystbådehavn, Agernakke, Roskilde Fjord			
	1959	S-2800-57	Bådebroer i Præstø Havn			
471		**S-2800-58**			**1**	
	1974	S-2800-58	Lystbådehavn, Kignæs			
472		**S-2800-58-50-1**	**S-2800-61**		**1**	
	1974	S-2800-58-50-1	Ordensreglement			
	1953	S-2800-60	Strib Bådehavn			
	1978	S-2800-60-70-78	Strib Bådehavn, skibs- og vareafgifter			
	1975	S-2800-61	Lystbådehavn, Roskilde			
473		**S-2800-62**	**S-2800-62-50-1**		**1**	
	1975	S-2800-62	Lystbådehavn, Kastrup, Tårnby kommune			
	1977	S-2800-62-50-1	Ordensreglement			
474		**S-2800-64**			**1**	
	1975	S-2800-64	Lystbådehavn, Gedser. Læg I+II			
475		**S-2800-64-50-1**	**S-2800-70**		**1**	
	1978	S-2800-64-50-1	Ordensreglement for Gedser Lystbådehavn			
	1976	S-2800-65	Bådepladser i hovedstadsområdet			
	1961	S-2800-67-50-1	Ordenreglement for Skovshoved Strand			
	1976	S-2800-69	Broanlæg, Snekkersten			
	1976	S-2800-70	Lystbådehavn, Rønne			
476		**S-2800-71**	**S-2800-72**		**1**	
	1976	S-2800-71	Lystbådehavn, Rødvig Havn			
	1976	S-2800-72	Lystbådehavn, Gammel Hestehauge, Svendborg Sund			
477		**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
	1976	S-2800-73	Lystbådehavn, Køge. Læg I+II			
	1979	S-2800-73-50-1	Ordensreglement			
478		**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
	1976	S-2800-74	Lystbådehavn, Gisseløre, Kalundborg Fjord			
	1976	S-2800-74-50-1	Ordensreglement			
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg I			
479		**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
	1976	S-2800-75	Lystbådehavn, Teglgårds Bugt, Fænø Sund. Læg II			
	1978	S-2800-75-50-1	Ordensreglement			
	1977	S-2800-78	Lystbådehavn, Frederikssund Havn			
480		**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
	1977	S-2800-79	Lystbådehavn, Nykøbing Sjælland			
	1977	S-2800-80-50-1	Ordensreglement			
481		**S-2800-81**			**1**	
	1977	S-2800-81	Lystbådehavn, Veddelev Hage, Roskilde Fjord			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
482		**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
	1977	S-2800-82	Lystbådehavn, Maltrup Vænge, Sakskøbing			
	1972	S-2800-83	Bro og estakadeværk ved Skælskør Amatør Sejlklub			
	1977	S-2800-85	Lystbådehavn, Gamborg Fjord			
483		**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
	1977	S-2800-87	Lystbådehavn, Valdemars Slot, Tåsinge			
	1977	S-2800-88	Lystbådehavne, Køge Bugt Strandpark. Læg I+II			
484		**S-2800-88-1**			**1**	
	1979	S-2800-88-1	Udbygning for havn nummer 1, Køge Bugt Strandpark			
485		**S-2800-88-2**			**1**	
	1978	S-2800-88-2	Udbygning for havn nummer 2, Vallensbæk			
486		**S-2800-88-3**			**1**	
	1978	S-2800-88-3	Udbygning for havn nummer 3, Ishøj			
487		**S-2800-88-4**			**1**	
	1978	S-2800-88-4	Udbygning for havn nummer 4, Hundige Havn			
488		**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
	1979	S-2800-88-4-a	Havneø 4a, Hundige			
	1979	S-2800-88-4-b	Havneø 4b, Hundige			
	1978	S-2800-91	Lystbådehavn, Guldborg			
	1976	S-2800-93	Lystbådehavn, Troense			
489		**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
	1979	S-2800-94	Lystbådehavn, Bagenkop			
	1979	S-2800-95	Ophalingsplads i Arnakke			
	1979	S-2800-96	Eventuel etablering af lystbådehavn i Køge Bugt			
	1980	S-2800-99	Lystbådehavn, Ronæsbro			
	1980	S-2800-100	Små-bådehavn, Hasle Havn			
	1980	S-2800-101	Lystbådehavn, Mårup			
490		**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
	1987	S-2800-102	Lystbådehavn, Kongebro, Middelfart			
	1980	S-2800-102-50-1	Ordensreglement			
491		**S-2800-103**			**1**	
	1982	S-2800-103	Udbedring og udvidelse af Faldsled Havn. Læg I+II			
492		**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
	1971	S-2800-103-1	Matrikulering og skelforandring, matrikel nr. 20, Faldsled By			
	1972	S-2800-104	Lystbådehavn, Rødvig			
493		**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
	1981	S-2800-105	Lystbådehavn, Klintholm Havn. Læg I+II			
	1982	S-2800-106	Lystbådehavn, Røsnæs			
494		**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
	1983	S-2800-107	Forslag til lokalplan nummer 21, Rødby			
	1984	S-2800-108	Godkendelse af fast anlæg ud for matrikel nr. 28a, Hesselø			
	1985	S-2800-110	Udvidelse af Vindeby Havn, Tåsinge			
	1985	S-2800-111	Lystbådehavn, Skarø			
495		**S-2800-112**			**1**	
	1985	S-2800-112	Lystbådehavn, Bandholm. Læg I+II			
496		**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
	1985	S-2800-113	Lystbådehavn, Agersø			
	1986	S-2800-114	Havneanlæg på Feddet, Gavnø Gods og havneanlæg-Roholte			
	1987	S-2800-115	Forslag til lokalplan nummer I-F 301, Hotel Assens Marina			
497		**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
	1987	S-2800-116	Anlæg af marina på Nordsjællands kyst ved Rågeleje			
	1987	S-2800-117	Feriecenter ved Reersø Havn			
	1987	S-2800-118	Lystbådehavn, Gilleleje			
	1987	S-2800-119	Lystbådehavn, Strøby Ladeplads			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
498		**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
	1987	S-2800-120	Stenkastningsmole ved indsejlingen til Fjellebroen Havn			
	1988	S-2800-124	Lokalplan nummer 15, fritidshavn i Sortsø			
	1988	S-2800-125	Lystbådehavn, Tisvildeleje			
	1978	S-2900-6-50-1	Ordensreglement for Nordre Arbejdshavn			
	1978	S-2900-6-60	Klassifikationsplan, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1971	S-2900-6-60-2	Kontrakt med Limfjordsøsterskompagniet om leje af areal			
	1977	S-2900-6-70-78	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1979	S-2900-6-70-79	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-80	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1980	S-2900-6-70-81	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1982	S-2900-6-70-82	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1983	S-2900-6-70-84	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1984	S-2900-6-70-85	Skibs- og vareafgift, Materialhavnen, Nordre Limfjordstange			
	1987	S-2900-6-78-2	Godkendelse af fyldplads på Agger Tange			
	1972	S-2900-6-100-1	Nordre Arbejdshavn, Agger			
499		**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
	1983	S-2900-10-1	Regnskabsafslutning 1984+1985, Anlægskonto finanslov 1984			
	1977	S-2900-10-77/78	Regnskab, Finansåret 1977/78			
	1978	S-2900-10-78	Regnskab, Finansåret 1978			
	1979	S-2900-10-79	Regnskab, Finansåret 1979			
	1980	S-2900-10-80	Regnskab, Finansåret 1980			
	1981	S-2900-10-81	Regnskab, Finansåret 1981			
500		**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
	1982	S-2900-10-82	Regnskab, Finansåret 1982			
	1976	S-2900-20-4	Godtgørelse for merarbejde			
	1979	S-2900-20-4-1	Ydelse af § 1, stk. 2-tillæg til landmålingstekniker Søren Dalgård			
	1987	S-2900-20-4-3	Betaling for tredelt tjeneste			
	1968	S-2900-20-7	Rådighedstjenesten i forbindelse med stormflodsledelsen			
501		**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
	1977	S-2900-20-8	Udgifter i forbindelse med lære- og praktikpladser			
	1977	S-2900-20-9	Varsling i henhold til afskedigelser i større omfang			
	1977	S-2900-20-10	Spørgsmål om erstatning for anvist arbejde uden for akkord			
	1980	S-2900-20-12	Oprettelse af et forfremmelsesnævn			
	1981	S-2900-20-13	Akademikernes Centralorganisation			
	1981	S-2900-20-14	Uniformsregulativ			
	1981	S-2900-30-1	Ledig stilling som kontorchef i kystinspektoratet			
502		**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
	1970	S-2900-31-78-2	Frederik den Syvendes Kanal, Løgstør			
	1976	S-2900-60	Klassifikationsplan			
	1975	S-2900-60-1	Overenskomst Finansministeriet og Specialarbejderforbund			
503		**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
	1967	S-2900-60-5	Overenskomst, Finansministeriet og Snedker-Tømrerforbundet			
	1978	S-2900-78	Personalebladet "Kyst-nyt"			
	1985	S-2900-78-3	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			
	1985	S-2900-78-4	Kystsikring på Jyllands vestkyst, finansåret 1985			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
504		**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
	1976	S-2900-81-1	Bevilling til afhændelse af matrikel nummer 54a, Harboøre			
	1977	S-2900-81-2	Lysning af servitut ved Sønderborg Lufthavn			
	1976	S-2900-81-3	Afhændelse af baneareal ved Harboøre til lodsejere			
	1977	S-2900-81-4	Adgangsvej til færgeleje, Nordre Limfjordstange			
	1978	S-2900-81-5	Bebyggelse og fiskeplads nord for Harboøre			
	1979	S-2900-81-6	Afståelse af areal til vejformål, Skærbæk			
	1981	S-2900-81-7	Reetablering af Svaneholm ledefyrlinie			
	1974	S-2900-82-2	Støbning-betonelementer på kystinspektoratets arbejdspladser			
	1974	S-2900-82-3	Tjenestebil til personbefordring			
	1976	S-2900-82-4	Anskaffelse af EDB-udstyr			
	1977	S-2900-82-6	Indkøb af strømmåleudstyr			
	1977	S-2900-82-7	Anskaffelse af positionsudstyr			
	1978	S-2900-82-9	Anskaffelse af hydraulisk gravemaskine ved høfdereparationer			
	1979	S-2900-82-10	Anskaffelse af elektronisk tachymeter			
505		**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
	1956	S-2900-94-20-2	Kompensationsordning for personale			
	1962	S-2900-94-50-1	Klapbro ved Ribe kammersluse			
	1971	S-2900-94-78-2	Ribe kammersluse, retssag			
506		**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
	1955	S-2900-94-97-1	Tjenesteboligerne ved Ribe kammersluse			
	1979	S-2900-94-100-2	Overdragelse af Ribe kammersluse til Ribe kommune			
	1971	S-2900-97-1	Kontorlokaler i Lemvig. Læg I+II			
507		**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
	1980	S-2900-97-2	Personaleforeningen "Finnehuset", Agger			
	1976	S-2900-100-4	Strandfodring, Thorsminde			
	1977	S-2900-100-6	Erstatningssager for færdselsuheld			
	1977	S-2900-100-8	Hoveddæmning, Gudenåen			
	1978	S-2900-100-9	Lejekontrakt Hydraulisk Institut-Skibsteknisk Laboratorium			
	1979	S-2900-100-10	Udnyttelse af jagtretten til statens arealer			
508		**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
	1980	S-2900-100-11	Retssager anlagt af Regnecentralen mod 17 statsinstitutioner			
	1980	S-2900-100-12	Tilmelding til bedriftssundhedstjeneste			
	1983	S-2900-100-13	Ordensreglement for Thorsminde Havn			
	1983	S-2900-100-14	Uddybning af Kalvebodløbet			
	1983	S-2900-100-15	Udleje af fiskeri i Flade Sø			
	1984	S-2900-100-16	Oprettelse af et oceanografisk center ved Meteorologisk Institut			
509		**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
	1984	S-2900-100-17	Udskiftning af statens uddybningsmateriel			
	1984	S-2900-100-18	Lemvig, 750 års jubilæum			
	1984	S-2900-100-19	Kystinspektoratets adgang til at føre lagerbeholdningskonto			
	1987	S-2900-100-21	Register for løn- og personalesystem			
	1987	S-2900-100-22	Projekt til samarbejde mellem privat og offentlig sektor			
	1974	S-2900-131-60-69	Lejemål vedrørende matrikel nummer 86cg, Thyborøn			
510		**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
	1974	S-2900-131-81-1	Afhændelse af ejendommen matrikel nummer 86bp, Thyborøn			
	1980	S-2900-131-81-2	Salg og mageskifte af arealer i Thyborøn - Hvide Sande			
	1987	S-2900-131-81-3	Salg af matrikel nummer 90 til Ulla Nielsen, Thyborøn			
	1974	S-2900-161-100-3	Statens eventuelle køb af halvøen Skallingen			
	1978	S-2900-161-100-4	Jagten på statens arealer på Skallingen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
511		**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
	1979	S-2900/79	Kystnyt - 1979			
	1980	S-2900/80	Kystnyt - 1980			
	1981	S-2900/81	Kystnyt - 1981			
	1982	S-2900/82	Kystnyt - 1982			
	1983	S-2900/83	Kystnyt - 1983			
512		**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
	1973	S-2900-alm-1	Kystinspektoratets organisation og personaleoversigt			
	1974	S-2900-alm-4-1	Stillinger i Kystinspektoratet			
	1984	S-2900-alm-4-2	Smedeværksted i Thyborøn			
513		**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
	1978	S-2900-a-3	Civilingeniør Jens Otto Andersen,			
	1965	S-2900-b-1	Civilingeniør J. Bulow Beck			
	1971	S-2900-b-2	Elektroniktekniker Karsten Bønding			
	1970	S-2900-b-3	Ingeniør K. Bjørnlund-Larsen			
	1954	S-2900-b-5	Overkonstruktør Thomas Rud Borgholm			
	1978	S-2900-b-6	Civilingeniør Erling Bay			
	1979	S-2900-c-3	Teknisk assistent Kim Kappel Christensen			
	1971	S-2900-e-1	Teknisk assistent Lene Emtkjær			
	1979	S-2900-f-1	Teknikumingeniør Preben Friis			
	1954	S-2900-g-1	Kontorchef Hans Frede Gnauer			
514		**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
	1952	S-2900-h-1	Civilingeniør F. Hofdahl			
	1961	S-2900-h-2	Civilingeniør Evan Hansen			
	1983	S-2900-j-5	Civilingeniør John Jensen			
	1979	S-2900-k-3	Civilingeniør Søren Knudsen			
	1980	S-2900-k-4	Teknisk assistent Grethe Stougaard Kristensen			
	1982	S-2900-k-5	Landmålingstekniker Jens Kjeldgaard			
	1985	S-2900-k-6	Ingeniør Bjørn Knudsen			
	1969	S-2900-l-1	Civilingeniør Christian Laustrup			
515		**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
	1971	S-2900-l-2	Konstruktør H.J. Lavrsen			
	1974	S-2900-l-3	Kontorfuldmægtig Anne Lund			
	1980	S-2900-l-4	Opmålingstekniker Asger Lauridsen			
	1985	S-2900-l-5	Teknisk assistent Tove Lisby			
	1974	S-2900-m-1	Formand Thomas Mensel			
	1978	S-2900-m-3	Civilingeniør Søren Mikkelsen			
	1980	S-2900-m-4	Civilingeniør H. Toxvig Madsen			
	1980	S-2900-n-5	Civilingeniør R. Birch Nielsen			
	1983	S-2900-n-6	Tømrer Verner Ø. Nielsen			
	1983	S-2900-n-7	Civilingeniør Niels H. Worm Nielsen			
	1981	S-2900-o-1	Teknisk assistent J.M. Olesen			
	1976	S-2900-r-1	Teknisk assistent Ole L. Røn			
	1980	S-2900-r-2	Teknisk assistent Lena Rasmussen			
	1952	S-2900-s-1	Kystdirektør H.B. Sørensen			

Løbe.nr	År		Tekst	BD.	PK.	Andet
516		**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
	1970	S-2900-s-3	Teknikumingeniør B. Sandgrav			
	1979	S-2900-s-6	Akademiingeniør N.J. Springborg			
	1979	S-2900-s-7	Assistent Tove Saugmandsgård			
	1972	S-2900-t-1	Civilingeniør Flemming Thyme			
	1978	S-2900-t-2	Akademiingeniør H. Tobiasen			
	1979	S-2900-t-3	Teknikumingeniør Peter Thyssen			
	1987	S-2900-t-4	Karen Margrethe Tommerup,pension efter Ib Tommerup			
	1983	S-2900-v-2	Tømrersvend Sven Frichmann Villemoes			
	1983	S-2900-w-1	Teknikumingeniør Poul Wittus			
517		**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
	1974	S-3000-1	Dybdeforholdene i Drogden			
	1974	S-3000-2	Ny sejlrende til Agger Havn			
	1975	S-3000-3	Sejlrende ved Sælhundeholm Løb, Thyborøn			
	1979	S-3000-4	Gravning af sejlrende i Nissum Fjord			
518		**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
	1980	S-3000-5	Etablering af ny rute ved Hatter Barn			
	1980	S-3000-6	Uddybning af sejlløbet mellem Kattegat og Aalborg			
	1983	S-3000-7	Uddybning af sejlrende ved Kalvehave			
	1984	S-3000-8	Tilsanding af sejlrenden over Løgstør Grunde			
519		**S-3000-9**			**1**	
	1969	S-3000-9	Uddybning af Højestenenеløbet Ærøskøbing og Svendborg			
520		**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	
	1985	S-3000-10	Klapplads for Sælhundeholm Løb			
	1986	S-3000-11	Oprensning af sejlrende i Ringkøbing Fjord til Nørre Lyngvig			

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
1	S-100-1	S-100-2		1	
2	S-100-2			1	
3	S-100-2-80			1	
4	S-100-2-81			1	
5	S-100-2-82			1	
6	S-100-2-82			1	
7	S-100-2-82			1	
8	S-100-2-83			1	
9	S-100-2-83			1	
10	S-100-2-84			1	
11	S-100-2-84			1	
12	S-100-2-85			1	
13	S-100-2-86			1	
14	S-100-2-87	S-100-2-88		1	
15	S-100-7			1	
16	S-100-7-1	S-100-9		1	
17	S-100-12	S-100-15		1	
18	S-100-15			1	
19	S-100-16	S-100-21		1	
20	S-100-21	S-100-23		1	
21	S-100-24			1	
22	S-100-26			1	
23	S-100-30	S-100-36		1	
24	S-100-38	S-100-45		1	
25	S-100-46			1	
26	S-100-47	S-100-53		1	
27	S-100-54	S-100-60		1	
28	S-100-60			1	
29	S-100-60			1	
30	S-100-61	S-100-69		1	
31	S-100-70	S-100-76		1	
32	S-100-77	S-100-84		1	
33	S-100-84	S-100-91		1	
34	S-200-1-78	S-200-1-81		1	
35	S-200-1-82	S-200-1-88		1	
36	S-200-8	S-300-1		1	
37	S-300-1-20-2	S-300-2-7		1	
38	S-300-2-7-1			1	
39	S-300-2-7-1			1	
40	S-300-2-8			1	
41	S-300-2-9			1	
42	S-300-2-20-1	S-300-2-100-6		1	
43	S-300-2-100-7	S-300-6		1	
44	S-300-6-3	S-300-6-20-1		1	
45	S-300-6-20-2	S-300-7-8		1	
46	S-300-7-8			1	
47	S-300-7-8	S-300-7-9		1	
48	S-300-8			1	
49	S-300-8-2	S-300-8-83		1	
50	S-300-9			1	
51	S-300-9-20-1	S-300-10-20-1		1	
52	S-300-10-20-2	S-300-12		1	
53	S-300-12-20-1	S-300-13-8		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
54	S-300-13-9			1	
55	S-300-13-20-1	S-300-13-100-2		1	
56	S-300-13-100-3			1	
57	S-300-14	S-300-18-1		1	
58	S-300-19-2			1	
59	S-300-19-2			1	
60	S-300-19-4			1	
61	S-300-19-4			1	
62	S-300-19-4			1	
63	S-300-19-4			1	
64	S-300-19-4			1	
65	S-300-19-4			1	
66	S-300-19-4			1	
67	S-300-19-4-1			1	
68	S-300-19-4-1			1	
69	S-300-19-4-1			1	
70	S-300-19-4-1			1	
71	S-300-19-4-2			1	
72	S-300-19-4-2			1	
73	S-300-19-4-2			1	
74	S-300-19-4-3			1	
75	S-300-19-4-3			1	
76	S-300-19-4-3			1	
77	S-300-19-4-3	S-300-19-6		1	
78	S-300-19-7			1	
79	S-300-19-9	S-300-19-10		1	
80	S-300-19-10-1			1	
81	S-300-19-11	S-300-19-15		1	
82	S-300-23	S-300-23-20-2		1	
83	S-300-23-100-1			1	
84	S-300-23-100-2	S-300-26		1	
85	S-300-27			1	
86	S-300-27	S-300-29		1	
87	S-400-1	S-500-7-20-2		1	
88	S-500-8	S-500-10		1	
89	S-500-11	S-500-14-6		1	
90	S-500-14-7	S-500-18		1	
91	S-500-18-20-1	S-500-24		1	
92	S-600-2	S-600-3-40-1		1	
93	S-600-4	S-600-6-10-30		1	
94	S-600-6-20-1	S-600-14-10-30		1	
95	S-600-14-20-1	S-600-19-20-1		1	
96	S-600-20	S-600-32-20-1		1	
97	S-600-33	S-600-42		1	
98	S-600-42-20-1	S-600-46-20-1		1	
99	S-600-47-20-1	S-600-64		1	
100	S-600-65			1	
101	S-600-65			1	
102	S-600-66	S-600-70		1	
103a	S-600-I-12	S-600-I-12-20-2		1	
103b	S-600-I-12-50-1	S-600-I-12-100-3		1	
104	S-600-II-13	S-600-II-13-10		1	
105	S-600-II-13-20-1	S-600-II-13-60-1		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
106	**S-600-II-13-100-3**	**S-600-II-13-100-4**		**1**	
107	**S-600-II-13-100-9**	**S-700-1**		**1**	
108	**S-700-2**			**1**	
109	**S-700-2**			**1**	
110	**S-700-2**			**1**	
111	**S-700-2**	**S-700-5**		**1**	
112	**S-700-9**			**1**	
113	**S-700-10**			**1**	
114	**S-700-11**	**S-700-17**		**1**	
115	**S-700-17-1**	**S-700-18**		**1**	
116	**S-700-18**			**1**	
117	**S-700-18**			**1**	
118	**S-700-18**			**1**	
119	**S-700-18-1**	**S-700-18-4**		**1**	
120	**S-700-18-5**	**S-700-18-6**		**1**	
121	**S-700-18-7**	**S-700-18-8**		**1**	
122	**S-700-18-9**	**S-700-18-10**		**1**	
123	**S-700-18-11**	**S-700-18-14**		**1**	
124	**S-700-18-15**			**1**	
125	**S-700-18-16**			**1**	
126	**S-700-18-17**	**S-700-18-22**		**1**	
127	**S-700-19**			**1**	
128	**S-700-19**			**1**	
129	**S-700-19**			**1**	
130	**S-700-19**			**1**	
131	**S-700-19-1**			**1**	
132	**S-700-19-2**	**S-700-19-3**		**1**	
133	**S-700-19-3**			**1**	
134	**S-700-19-4**			**1**	
135	**S-700-19-5**			**1**	
136	**S-700-19-5**	**S-700-19-7**		**1**	
137	**S-700-20**			**1**	
138	**S-700-20**			**1**	
139	**S-700-20-1**	**S-700-22**		**1**	
140	**S-700-23**			**1**	
141	**S-700-23**			**1**	
142	**S-700-23**			**1**	
143	**S-700-23-1**	**S-700-23-3**		**1**	
144	**S-700-23-4**	**S-700-23-5**		**1**	
145	**S-700-24**			**1**	
146	**S-700-24**			**1**	
147	**S-700-24**			**1**	
148	**S-700-24**			**1**	
149	**S-700-24**			**1**	
150	**S-700-24**	**S-700-24-1**		**1**	
151	**S-700-24-1**			**1**	
152	**S-700-24-1**			**1**	
153	**S-700-24-1**	**S-700-25**		**1**	
154	**S-800-1**			**1**	
155	**S-800-2**			**1**	
156	**S-800-2**	**S-800-2-1**		**1**	
157	**S-800-2-2**	**S-800-5**		**1**	
158	**S-800-6**			**1**	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
159	S-800-9			1	
160	S-800-9			1	
161	S-800-9			1	
162	S-800-10	S-800-10-80-4		1	
163	S-800-10-81-12	S-800-12		1	
164	S-800-12	S-800-20		1	
165	S-800-22-2			1	
166	S-800-22-2	S-800-22-3		1	
167	S-800-24	S-800-27		1	
168	S-800-27			1	
169	S-800-27	S-800-27-1		1	
170	S-800-28			1	
171	S-800-28			1	
172	S-800-30			1	
173	S-800-31	S-800-39		1	
174	S-800-40			1	
175	S-800-40			1	
176	S-800-41	S-800-42		1	
177	S-800-42			1	
178	S-800-42			1	
179	S-800-42			1	
180	S-800-44	S-800-46		1	
181	S-800-47			1	
182	S-800-48	S-800-51		1	
183	S-800-52	S-800-56		1	
184	S-900-2	S-900-24		1	
185	S-900-25			1	
186	S-900-25			1	
187	S-900-25			1	
188	S-900-26	S-900-36		1	
189	S-900-44	S-900-64		1	
190	S-900-65	S-900-72		1	
191	S-900-73	S-900-81		1	
192	S-900-82	S-900-90		1	
193	S-900-91			1	
194	S-900-91			1	
195	S-900-91			1	
196	S-900-92	S-900-105		1	
197	S-1000-1	S-1000-7		1	
198	S-1000-24	S-1000-30-20-1		1	
199	S-1000-34	S-1000-34-1		1	
200	S-1000-37			1	
201	S-1000-37	S-1000-37-20-1		1	
202	S-1000-42	S-1000-50		1	
203	S-1000-51	S-1000-52		1	
204	S-1000-53	S-1000-64		1	
205	S-1000-66	S-1000-74		1	
206	S-1000-75	S-1000-82		1	
207	S-1000-83	S-1000-91		1	
208	S-1000-93	S-1000-107		1	
209	S-1000-108	S-1000-109		1	
210	S-1000-111	S-1000-122		1	
211	S-1100-2	S-1200-3		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
212	S-1200-11	S-1200-12		1	
213	S-1200-13	S-1200-18		1	
214	S-1200-21			1	
215	S-1200-21	S-1200-24		1	
216	S-1200-26			1	
217	S-1200-26			1	
218	S-1200-26			1	
219	S-1200-29	S-1200-31		1	
220	S-1200-32	S-1200-36		1	
221	S-1200-39	S-1200-43		1	
222	S-1200-47	S-1200-55		1	
223	S-1200-61	S-1200-68		1	
224	S-1200-69			1	
225	S-1200-69			1	
226	S-1200-69			1	
227	S-1200-69			1	
228	S-1200-69			1	
229	S-1200-71	S-1200-76		1	
230	S-1200-77	S-1200-78		1	
231	S-1200-80			1	
232	S-1200-81	S-1200-89		1	
233	S-1200-90	S-1200-93		1	
234	S-1200-94	S-1200-100		1	
235	S-1200-101	S-1200-103		1	
236	S-1200-104	S-1200-107		1	
237	S-1200-108	S-1200-114		1	
238	S-1200-115	S-1200-123		1	
239	S-1300-1			1	
240	S-1300-2			1	
241	S-1300-3			1	
242	S-1300-5			1	
243	S-1300-7	S-1300-8		1	
244	S-1300-11			1	
245	S-1300-11			1	
246	S-1300-13	S-1300-14		1	
247	S-1300-15			1	
248	S-1300-15			1	
249	S-1300-23	S-1300-26		1	
250	S-1300-27	S-1300-34		1	
251	S-1300-35	S-1300-41		1	
252	S-1300-43	S-1300-52		1	
253	S-1300-57			1	
254	S-1300-57	S-1300-66		1	
255	S-1300-71			1	
256	S-1300-71			1	
257	S-1300-71			1	
258	S-1300-78	S-1300-83		1	
259	S-1300-85	S-1300-89		1	
260	S-1300-92	S-1300-93-1		1	
261	S-1300-93-2	S-1300-105		1	
262	S-1300-108			1	
263	S-1300-113	S-1300-121		1	
264	S-1300-123	S-1300-126		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
265	S-1300-127	S-1300-132		1	
266	S-1300-134	S-1300-138		1	
267	S-1300-139	S-1300-142		1	
268	S-1300-143	S-1300-148		1	
269	S-1300-150	S-1300-157		1	
270	S-1300-158			1	
271	S-1300-158	S-1300-160		1	
272	S-1300-161	S-1300-163		1	
273	S-1300-164	S-1400-4		1	
274	S-1400-4	S-1400-15		1	
275	S-1500-8-1	S-1500-53		1	
276	S-1500-55	S-1500-73		1	
277	S-1500-74	S-1500-94		1	
278	S-1600-3	S-1600-7		1	
279	S-1600-8	S-1600-24		1	
280	S-1600-28	S-1600-35		1	
281	S-1600-36	S-1600-47		1	
282	S-1600-48	S-1600-50		1	
283	S-1600-51	S-1600-53		1	
284	S-1600-55	S-1600-57		1	
285	S-1600-59	S-1600-64		1	
286	S-1600-65	S-1600-78		1	
287	S-1600-80	S-1600-91		1	
288	S-1600-93	S-1600-99		1	
289	S-1600-102	S-1600-107		1	
290	S-1600-108	S-1600-112		1	
291	S-1600-114			1	
292	S-1600-116	S-1600-123		1	
293	S-1600-125	S-1600-128		1	
294	S-1600-130	S-1600-139		1	
295	S-1600-140	S-1600-143		1	
296	S-1600-144	S-1600-146		1	
297	S-1600-147	S-1600-148		1	
298	S-1600-150	S-1600-156		1	
299	S-1600-157	S-1600-162		1	
300	S-1600-163	S-1600-168		1	
301	S-1600-169	S-1700-13		1	
302	S-1700-15	S-1700-24		1	
303	S-1700-25	S-1700-37		1	
304	S-1700-38	S-1700-47		1	
305	S-1700-48	S-1700-54		1	
306	S-1700-55	S-1700-62		1	
307	S-1700-64	S-1700-72		1	
308	S-1700-73	S-1700-83		1	
309	S-1700-84	S-1700-91		1	
310	S-1700-94	S-1700-98		1	
311	S-1700-101	S-1700-108		1	
312	S-1700-109	S-1700-114		1	
313	S-1700-115	S-1700-118		1	
314	S-1700-119	S-1700-121		1	
315	S-1700-123	S-1700-131		1	
316	S-1700-132	S-1700-140		1	
317	S-1700-141			1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
318	S-1700-142	S-1700-149		1	
319	S-1700-150	S-1700-154		1	
320	S-1700-155	S-1700-158		1	
321	S-1700-159	S-1700-164		1	
322	S-1700-165	S-1700-169		1	
323	S-1700-170	S-1700-174		1	
324	S-1700-175	S-1700-179		1	
325	S-1700-180	S-1700-188		1	
326	S-1700-189	S-1700-193		1	
327	S-1700-194	S-1800-9		1	
328	S-1800-10			1	
329	S-1800-11	S-1900-16		1	
330	S-1900-22	S-1900-47		1	
331	S-1900-53	S-1900-89		1	
332	S-1900-92	S-1900-97		1	
333	S-1900-98	S-1900-104		1	
334	S-1900-105	S-1900-106		1	
335	S-1900-107	S-1900-114		1	
336	S-1900-115	S-1900-124		1	
337	S-1900-125	S-1900-136		1	
338	S-1900-137	S-1900-138		1	
339	S-1900-139	S-1900-145		1	
340	S-1900-146	S-1900-155		1	
341	S-1900-156	S-1900-164		1	
342	S-1900-165	S-1900-175		1	
343	S-1900-176	S-1900-184		1	
344	S-1900-185	S-1900-191		1	
345	S-1900-192	S-1900-196		1	
346	S-1900-197	S-2000-10		1	
347	S-2000-11	S-2000-12-1		1	
348	S-2000-15	S-2000-41		1	
349	S-2000-46	S-2000-54		1	
350	S-2000-55	S-2000-74		1	
351	S-2000-76	S-2000-77		1	
352	S-2000-79	S-2000-82		1	
353	S-2000-87	S-2000-96		1	
354	S-2000-97	S-2000-106		1	
355	S-2000-107	S-2000-112		1	
356	S-2000-114	S-2000-122		1	
357	S-2000-123	S-2000-129		1	
358	S-2000-130	S-2000-148		1	
359	S-2000-149	S-2000-161		1	
360	S-2000-162	S-2000-176		1	
361	S-2000-177	S-2000-181		1	
362	S-2000-182	S-2000-183		1	
363	S-2000-184	S-2000-195		1	
364	S-2000-196	S-2000-208		1	
365	S-2000-209	S-2000-222		1	
366				1	
367	S-2000-235	S-2000-244		1	
368	S-2000-245	S-2000-254		1	
369	S-2000-255	S-2000-262		1	
370	S-2000-263	S-2000-270		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
371	S-2000-271	S-2100		1	
372	S-2100-1	S-2100-5		1	
373	S-2100-9	S-2100-27		1	
374	S-2100-31	S-2100-40		1	
375	S-2100-41	S-2100-56		1	
376	S-2100-57	S-2100-66		1	
377	S-2100-67	S-2100-69		1	
378	S-2100-70	S-2100-98		1	
379	S-2100-99	S-2100-109		1	
380	S-2100-110			1	
381	S-2100-110	S-2100-112		1	
382	S-2100-113	S-2100-119		1	
383	S-2200-3			1	
384	S-2200-10	S-2200-13		1	
385	S-2200-13			1	
386	S-2200-19	S-2200-23		1	
387	S-2200-29	S-2200-38		1	
388	S-2200-39			1	
389	S-2200-40	S-2200-59		1	
390	S-2200-60	S-2200-65		1	
391	S-2200-66	S-2200-76		1	
392	S-2200-78	S-2200-90		1	
393	S-2200-91			1	
394	S-2200-92	S-2200-103		1	
395	S-2200-104	S-2200-110		1	
396	S-2200-111	S-2200-121		1	
397	S-2300-1	S-2600-4		1	
398	S-2600-6	S-2700-1		1	
399	S-2700-1-50-1	S-2700-3		1	
400	S-2700-3	S-2700-5		1	
401	S-2700-5			1	
402	S-2700-5			1	
403	S-2700-5			1	
404	S-2700-5	S-2700-6		1	
405	S-2700-7	S-2700-9		1	
406	S-2700-9			1	
407	S-2700-10	S-2700-11-50-1		1	
408	S-2700-12	S-2700-12-50-1		1	
409	S-2700-13			1	
410	S-2700-14	S-2700-18		1	
411	S-2700-19			1	
412	S-2700-19	S-2700-21		1	
413	S-2700-21	S-2700-25		1	
414	S-2700-26	S-2700-27		1	
415	S-2700-34	S-2700-35		1	
416	S-2700-35	S-2700-35-50-1		1	
417	S-2700-36			1	
418	S-2700-36			1	
419	S-2700-37	S-2700-38		1	
420	S-2700-40			1	
421	S-2700-40	S-2700-40-50-1		1	
422	S-2700-41			1	
423	S-2700-41-50-1	S-2700-46		1	

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
424	S-2700-46			1	
425	S-2700-46			1	
426	S-2700-46			1	
427	S-2700-47	S-2700-48		1	
428	S-2700-49	S-2700-50		1	
429	S-2700-50-50-1	S-2700-52		1	
430	S-2700-55	S-2700-56		1	
431	S-2700-57	S-2700-58		1	
432	S-2700-59	S-2700-60-50-1		1	
433	S-2700-62			1	
434	S-2700-62			1	
435	S-2700-62			1	
436	S-2700-63	S-2700-65-50-1		1	
437	S-2700-66			1	
438	S-2700-67	S-2700-69		1	
439	S-2700-70	S-2700-72		1	
440	S-2700-72	S-2700-74-50-1		1	
441	S-2700-75			1	
442	S-2700-75			1	
443	S-2700-77	S-2700-80		1	
444	S-2700-81	S-2700-87		1	
445	S-2700-88	S-2700-91		1	
446	S-2700-92	S-2700-95		1	
447	S-2700-96	S-2700-99		1	
448	S-2700-100	S-2700-101		1	
449	S-2700-102			1	
450	S-2700-106	S-2800-1		1	
451	S-2800-2			1	
452	S-2800-3			1	
453	S-2800-4	S-2800-4-50-1		1	
454	S-2800-5			1	
455	S-2800-6			1	
456	S-2800-8	S-2800-12		1	
457	S-2800-15	S-2800-16		1	
458	S-2800-17	S-2800-19		1	
459	S-2800-20	S-2800-23-50-1		1	
460	S-2800-24	S-2800-25		1	
461	S-2800-26			1	
462	S-2800-27	S-2800-27-50-1		1	
463	S-2800-30	S-2800-41		1	
464	S-2800-42	S-2800-42-50-1		1	
465	S-2800-43			1	
466	S-2800-44			1	
467	S-2800-44	S-2800-49		1	
468	S-2800-50	S-2800-53-50-1		1	
469	S-2800-54	S-2800-55		1	
470	S-2800-56	S-2800-57		1	
471	S-2800-58			1	
472	S-2800-58-50-1	S-2800-61		1	
473	S-2800-62	S-2800-62-50-1		1	
474	S-2800-64			1	
475	S-2800-64-50-1	S-2800-70		1	
476	S-2800-71	S-2800-72		1	

TRAFIKMINISTERIET
S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
477	**S-2800-73**	**S-2800-73-50-1**		**1**	
478	**S-2800-74**	**S-2800-75**		**1**	
479	**S-2800-75**	**S-2800-78**		**1**	
480	**S-2800-79**	**S-2800-80-50-1**		**1**	
481	**S-2800-81**			**1**	
482	**S-2800-82**	**S-2800-85**		**1**	
483	**S-2800-87**	**S-2800-88**		**1**	
484	**S-2800-88-1**			**1**	
485	**S-2800-88-2**			**1**	
486	**S-2800-88-3**			**1**	
487	**S-2800-88-4**			**1**	
488	**S-2800-88-4-a**	**S-2800-93**		**1**	
489	**S-2800-94**	**S-2800-101**		**1**	
490	**S-2800-102**	**S-2800-102-50-1**		**1**	
491	**S-2800-103**			**1**	
492	**S-2800-103-1**	**S-2800-104**		**1**	
493	**S-2800-105**	**S-2800-106**		**1**	
494	**S-2800-107**	**S-2800-111**		**1**	
495	**S-2800-112**			**1**	
496	**S-2800-113**	**S-2800-115**		**1**	
497	**S-2800-116**	**S-2800-119**		**1**	
498	**S-2800-120**	**S-2900-6-100-1**		**1**	
499	**S-2900-10-1**	**S-2900-10-81**		**1**	
500	**S-2900-10-82**	**S-2900-20-7**		**1**	
501	**S-2900-20-8**	**S-2900-30-1**		**1**	
502	**S-2900-31-78-2**	**S-2900-60-1**		**1**	
503	**S-2900-60-5**	**S-2900-78-4**		**1**	
504	**S-2900-81-1**	**S-2900-82-10**		**1**	
505	**S-2900-94-20-2**	**S-2900-94-78-2**		**1**	
506	**S-2900-94-97-1**	**S-2900-97-1**		**1**	
507	**S-2900-97-2**	**S-2900-100-10**		**1**	
508	**S-2900-100-11**	**S-2900-100-16**		**1**	
509	**S-2900-100-17**	**S-2900-131-60-69**		**1**	
510	**S-2900-131-81-1**	**S-2900-161-100-4**		**1**	
511	**S-2900/79**	**S-2900/83**		**1**	
512	**S-2900-alm-1**	**S-2900-alm-4-2**		**1**	
513	**S-2900-a-3**	**S-2900-g-1**		**1**	
514	**S-2900-h-1**	**S-2900-l-1**		**1**	
515	**S-2900-l-2**	**S-2900-s-1**		**1**	
516	**S-2900-s-3**	**S-2900-w-1**		**1**	
517	**S-3000-1**	**S-3000-4**		**1**	
518	**S-3000-5**	**S-3000-8**		**1**	
519	**S-3000-9**			**1**	
520	**S-3000-10**	**S-3000-11**		**1**	

Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
29-11-2023

Journalnummer:
23/28771

Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
TSR@sa.dk

Sidenummer:
1/1

Ved e-mail af 18. november 2023 har I anmodet om aktindsigt på følgende måde;

"Geohav har tidligere været i dialog med Rigsarkivet om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have haft rekvireret Rigsarkivet adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre;

- *S 1200-12 under pakkenr 212*
- *S 1200-21 under pakkenr 215*

Såfremt ovenstående sager har været tilgået siden 8. september 2022, forespørges ligeledes om muligt, om hvem som har tilgået disse".

Rigsarkivet har behandlet jeres anmodning efter offentlighedsloven.

Under henvisning til offentlighedslovens § 7 kan Rigsarkivet oplyse, at Rigsarkivet via opslag i det interne bestillingssystem har kunnet konstatere, at de omtalte arkivalier i perioden den 8. september 2022 til 18. november 2023 har været bestilt én gang. Bestillingen var foretaget af en medarbejder i Rigsarkivet. Ved forespørgsel har den pågældende medarbejder oplyst, at arkivalierne blev bestilt, da den afleverende myndighed (Transportministeriet) havde spørgsmål til, hvordan afleveringen af arkivalier til Rigsarkivet var foregået. Efter telefonisk drøftelse blev sagen oplyst, og det var herefter ikke nødvendigt at fremtage de omtalte arkivalier og give adgang hertil. Bestillingen blev derfor afsluttet, og arkivalierne har derfor ikke været fremtaget siden jeres seneste forespørgsel."

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af spørgsmål til afgørelsen.

Venlig hilsen
Torben Skytte Raahede

Økonomi og Magasiner

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Transportministeriet

Departementet

Tænketanken GeoHav
Sarah Emilie Rasmussen
Data@geohav.dk

1. december 2023
2023-5400

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt

Ved e-mail af 25. november 2023 har du anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

> *" Under henvisning til Ministeransvarlighedsloven § 5 Stk. 2 samt gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, offentlighedsloven samt særligt Miljøoplysningsloven og dennes § 3 anmoder GeoHav hermed om aktindsigt i datagrundlaget for tidligere Transportminister Benny Engelbrechts udtalelse af 1. december 2021, om at der er jo taget analyser af forurening af fjordbunden af Limfjorden, og der er jo heller ikke fundet asbest i den forbindelse.*
>
> *Datagrundlaget udbedes øjeblikkeligt fremsendt data@geohav.dk i form af DANAK akkrediterede analyserapporter dateret før 1. december 2021, hvilke for analyseparametrene actinolit, amosit, anthophyllit, chrysotil, crocidolit samt tremolit, hvilke alle repræsenterer asbest, er anført ikke påvist"*

Ministeriet er ikke i besiddelse af materiale, der er omfattet af din aktindsigtsanmodning.

Din anmodning om aktindsigt kan derfor ikke imødekommes, jf. offentlighedsloven § 7, stk. 1, forudsætningsvis.

Med venlig hilsen

Pia Brodersen

Pia Brodersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: gitte@ramhoej.net (gitte@ramhoej.net)
Titel: Høringssvar 2023/24. Egholmmotorvejen. Vedr. drikkevand.
Sendt: 06-01-2024 19:56
Bilag: 2024-01-07 Høringssvar MKV og forslag til anlægslov vedr. drikkevand.pdf;

Til Vejdirektoratet
Indleveret via høringsportalen

Til Transportministeren
Fremsendt pr mail til trm@trm.dk; arp@trm.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 6/1-2024

Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup

Dette høringssvar vedr. drikkevand og indleveres på vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i egholmlinjen, CVR 33806108. Høringssvaret angår forslag til anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 - geologi og grundvand.

Konklusion vedr. anlægsloven i forhold til drikkevand, jf. lovens § 5 og § 6
Konklusionen vedr. forslag til anlægslov er, at forslaget må forkastet, navnlig på grund af lovens § 5 og § 6. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Derudover ophæver anlægsloven den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti. Folketinget bør forkaste anlægsloven helt idet vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes. Denne og fremtidige anlægslove bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Transportministeriet/Vejdirektoratet bedes dertil gøre Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet, er opfyldt efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Se uddybende om baggrunde for konklusionen nedenfor i afsnit 3.

Bemærkninger vedr. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13:
Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten opfylder ikke kravene i vandrammedirektivet (EP/Rdir 2000/60) som implementeret i Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

Det kan på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten konkluderes, at motorvejsprojektet både ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen gør det umuligt for Folketinget at overholde miljømålene for det nydannede grundvand i to særligt sårbare boringsnære områder (BNBO) til de almene vandværker. Det drejer sig om de boringsnære områder ved Drastrup og Lindholm/Hvorup. Folketinget må ikke give tilladelse til Egholmmotorvejen, når kravene i vandrammedirektivet ikke kan opfyldes. Projektet skal opgives, da det forringer den gode tilstand for grundvandet, der er opfyldt nu.

Når projektet forringer den gode tilstand af miljøet, kan det ikke gennemføres, når der er alternativer, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Der er som anført brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet. Endnu er ingen alternativer undersøgt som foreskrevet efter fravigelsesbestemmelsen i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre fyldestgørende for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster i tilstrækkelig grad til, at Folketingets medlemmer, offentligheden, samt Miljøstyrelsen og Aalborg Kommune som berørte myndigheder, kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i Miljøkonsekvensrapporten er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – herunder om projektet i det lys er politisk ønskeligt.

Miljøkonsekvensrapporten er ikke fyldestgørende for så vidt angår drikkevand, og opfylder ikke kravene i vejlovens § 17g, stk. 4, eller vandrammedirektivets krav til vurderinger om grundvand. Miljøkonsekvensrapporten opfylder dermed ikke kravene til at kunne danne grundlag for en gyldig vedtagelse af en anlægslov.

Miljøkonsekvensvurderingens kapitel 13 vedr. ”Geologi og grundvand” er ufærdigt. Vurderingerne er ufuldstændige og er nærmest vildledende.

Vedr. anlægsfasen udgøres fejlene af ufyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand (se A). Selv hvor rapporten dog konkluderer, at målopfyldelse kan påvirkes negativt på grund af Grundvandssænkning mangler fyldestgørende konklusioner (B), og de nødvendige afklarende undersøgelser udskydes ulovligt til senere (C). MKV-2023 konkluderer endda FORKERT, at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup, fordi rapporten fejlagtigt kun forholder sig til det mellemste drikkevandslag, men ikke det øverste og det nederste der forsyner Aalborgs borgere (D) Derudover omtales det slet ikke, at påvirkningen vil være væsentlig og indebære en negativ påvirkning for det øverste grundvandslag både ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen (E). Fejlene medfører, at Miljøkonsekvensvurderingen anfører, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse for BNBO i Drastrup. Konklusionen er åbenlyst forkert. Det står klart, at miljøpåvirkningen allerede i anlægsfasen er negativ og kan være til hinder for målopfyldelse, der sikrer rent drikkevand til Aalborgs borgere (F).

Vedr. driftsfasen overholder Miljøkonsekvensrapportens vurderingen på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, eller de krav, der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet, idet afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte og beslutningerne udskudt (G).

Se uddybende om fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 nedenfor i afsnit 2, litra A-F.

1. Fakta om BNBO Drastrup og Lindholm/Hvorup
Motorvejens linjeføring incl. udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen er planlagt gennem de meget sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til de almene vandværker i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads. Dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune. Nøglevandværket skal tage over, når andre vandværker må lukke. Vandværket forsyner ca. 1/3 af borgerne i Aalborg, altså henved ved 100.000 mennesker. Det rene vand udgør også forsyningskilden til en betydelig del af Aalborgs erhvervsvirksomheder.

Jordbunden i grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt) med et overlag af sand eller grus. I BNBO mangler grundvandsressourcerne et beskyttende lerlag. Det, der udledes eller spildes, siver derfor direkte og urenset ned i grundvandet. Grundvandsmagasinerne er derfor meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, som følge af anlæg og drift af Egholmmotorvejen. (Se tabel 13.4 ”Spild og uheld”).

I BNBO er det muligt at benytte Miljøbeskyttelseslovens § 24 til at forbyde aktiviteter, der udgør en risiko for forurening af et vandindvindingsanlæg. Inden for BNBO kan risikoen for forurening med miljøfremmede stoffer være øget, som følge af begrænset højere koncentrationer på grund af manglende opblanding, og øget grundvandsdannelse som følge af sænkning af grundvandets trykniveau.

Store dele af det grundvandsdannende opland og kildepladszonen i Drastrup har en lav nitratudvaskning (<25 mg/l), hvilket blandt andet afspejler, at der er en række tinglyste dyrkningsdeklarationer i området. Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i mere end 30 år. Inden for BNBO må der i dag ikke ændres terræn, bygges nyt eller udledes miljøfremmede stoffer.

Projektet kan således have konsekvenser for henved 100.000 mennesker, der hver dag drikker helt rent grundvand fra BNBO (Drastrup og Lindholm/Hvorup) direkte fra hanerne i egne husholdninger. Der er desværre ikke mange steder i Danmark, hvor grundvandet stadig er så rent.

2. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i anlægsfasen

A. MKV-2023 indeholder ikke fyldestgørende vurderinger om påvirkning af grundvand
Indledningsvist bemærkes, at hverken Miljøkonsekvensrapport 2011 eller Miljøkonsekvensrapport 2021 har indeholdt vurderinger, der opfylder kravene i vandrammedirektivet, jf. Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen vedr. udkast til anlægslov 2021/2022. Det er en hovedårsagen til, at den nuværende supplerende Miljøkonsekvensrapport-2023 er i høring.

Imidlertid må konstateres, at Miljøkonsekvensrapport-2023 ikke formår at rette op på manglerne. Miljøkonsekvensrapporten iagttager forsat ikke de skærpede krav til vurderinger med udgangspunkt i grundvandets miljømål.

I Miljøkonsekvensrapport-2023, side 500, anføres om BNBO i Drastrup: For den terrænnære og den dybe forekomst er den kemiske tilstand god. Tilsvarende ses side 527 vedr. beskrivelsen af grundvandsforekomsterne i BNBO til vandværkerne i Drastrup og Lindholm Hvorup:

> *"Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. For de terrænnære (det nydannede grundvand) og den dybe grundvandsforekomst (dannet før landbrugets industrialisering)) gælder ligeledes, at der en god kemisk tilstand".*

Dette er helt korrekt. Grundvandet er i god kemisk tilstand. Dvs. vandrammedirektivets krav om målopfyldelsen er lykkedes i de to BNBO grundet de mangeårige restriktioner.

Vandrammedirektivet forpligter herefter Folketinget til IKKE at forringe grundvandets kemiske tilstand. Det er derfor heller ikke foreneligt med EU-retten, hvis Folketinget giver tilladelse til et motorvejsprojekt, der kan medføre en forringelse af den kemiske gode tilstand. Folketinget må ikke forringe grundvand, hvor der er målopfyldelse i forhold til vandrammedirektivet.

Det er et krav i medfør af vandrammedirektivet, at en Miljøkonsekvensvurdering skal indeholde en vurdering af om et projekt kan påvirke grundvandsforekomsten på en måde, så det forringer grundvandets miljømål.

Borgerbevægelsens indsigelse om fejl i MKV (A): Miljøkonsekvensvurdering-2023 er behæftet med væsentlige mangler, da den ikke indeholder fyldestgørende vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomstens tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.

B. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men mangler fyldestgørende konklusioner

Det fremgår af Miljøkonsekvensvurdering-2023 at det rene, nydannede grundvandet allerede i anlægsfasen er truet af ændringer i terræn, der bygges nyt og at der vil ske en forurening med miljøfremmede stoffer.

Anlægget af Egholmmotorvejen er i strid med de forebyggende bestemmelser om beskyttelse af det særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) ved Drastrup og Lindholm/Hvorup Vandværk.

I henhold til MKV-2023, skal grundvandet sænkes i anlægsfasen i BNBO i en længere periode. Det fremgår af teksten side 526, om *Påvirkning*, at

*"Grundvandssænkningerne **medfører en negativ påvirkning** i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne.*

*Grundvandssænkning **medfører en mobilisering af forurening**, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning.*

*Oppumpningen ved byggegruberne **vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand**."*

Det står således klart, at det ikke kan afvises, at sænkningen af grundvandet allerede i anlægsfasen vil påvirke målopfyldelsen for det rene drikkevand. MKV-2023 har imidlertid ingen vurderinger, der viser hvorledes forringelse undgås på teknisk vis. Teksten følges alene op med en ufærdig konklusion, side 521:

"Omfanget af grundvandssænkningen skal minimeres mest muligt. Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".

Miljøkonsekvensrapporten mangler de detaillerede beskrivelser af, hvor stor omfanget af grundvandssænkningerne må være. Det er ikke tilstrækkeligt fyldestgørende til at opfylde vejlovens § 17g, og blot anføre, at grundvandssænkningen skal "minimeres mest muligt. Det er utilstrækkeligt, idet påvirkningen af grundvandet da henstår i det uvisse. Miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændig.

C. MKV-2023 påvirker målopfyldelse negativt på grund af Grundvandssænkning i anlægsfasen, men udskyder de nødvendige undersøgelser til senere

Det fremgår af MKV-2023, at

"*Der skal udføres supplerende geotekniske undersøgelser i hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen".*

Det er ikke foreneligt med vejlovens § 17g, jf. kravene i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, at afslutte rapporten uden de nødvendige geotekniske undersøgelser til detailprojekteringsfasen.

De geotekniske undersøgelser skal udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratet skal overholde vejlovens kapitel 2a. Kapitlet medfører, at vejdirektoratet er forpligtet til at afslutte anlægsprojekteringen i den lovforberedende fase, INDEN den lovvedtagende fase igangsættes. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal derfor laves færdig.

Udskydelsen af nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen er uforenelig med VVM-direktivets krav om at en miljøkonsekvensrapport skal være fuldstændig. Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse. Dette skyldes, at det samtidigt i udkast til anlægslovens § 5 og § 6 foreslås, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand skal ophæves for projektområdet og alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved call in.

Det er således reelt Transportministeren, der skal overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet – og dermed forholde sig til projektets detailprojektering og dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere.

D. MKV-2023 konkluderer FORKERT at der er manglende målopfyldelse i BDNO Drastrup

I følge Miljøkonsekvensrapportens Tabel 13.10 om grundvandssænkning oplyser, om BDNO Drastrup:

> *"Ny Nibevej: vedr. Grundvandsforekomster: der er manglende målopfyldelse"*

På det grundlag konkluderes forkert, at påvirkningen efter en grundvandssænkning kun vil påvirkes "moderat":

> *"Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible lokale ændringer af grundvandskemien. Da magasinerne flere steder er sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til BNBO i Drastrup og Lindholm/Hvorup.*
>
> *Intensiteten vurderes dog at være lav, og udbredelsen lokal, da grundvandssænkningen primært vil være knyttet til de sekundære magasiner. Sårbarheden vurderes at være medium, da de grundvandskemiske forhold over tid vil vende tilbage til den oprindelige tilstand, efter ophørt grundvandssænkning. Dette kan dog være en længerevarende proces, og varigheden af påvirkningen vurderes at være lang.*
>
> ***Samlet set vurderes konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, at være moderat**. S. 532 tabel 13.12"*

MKV er vildledende. Konklusionen er forkert. Det er en grov fejl.

Det er ikke korrekt, at der er "manglende målopfyldelse vedr. BDNO i Drastrup ved Ny Nibevej. Miljøkonsekvensvurderingens ignorerer det øverste og det nederste helt rene grundvandslag i vurderingen. Vurderingen er kun taget med udgangspunkt i det mellemste lag i grundvandsmagasinet,

altså inden de i Aalborg pålagte og tinglyste restriktioner i forbindelse med omlægningen af landbrug til skov og vedvarende græs uden brug af gødning og sprøjtning.

MKV skal tage udgangspunkt i det øverste nydannede grundvandsmagasin, hvor der er målopfyldelse. Det er dette nydannede grundvandsmagasin, der er fremtidens drikkevand.

Grundvandssænkningen må ikke forringe målopfyldelsen i det nydannede og rene grundvandslag. Dette vil være i strid med vandrammedirektivet som implementeret i lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser i forhold til overholdelse af miljømål for grundvand.

E. MKV-2023 mangler at konkludere at påvirkningen vil være væsentlig og give negativ påvirkning for det øverste grundvandslag ved grundvandssænkning og ved spild og uheld allerede i anlægsfasen

I Miljøkonsekvensrapport-2023 anføres side 527:

> *"Grundvandsmagasinerne består fortrinsvis af kalk (skrivekridt), sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag.*
>
> *Grundvandsmagasinerne er meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild under anlægsarbejdet, hvilket kan have betydning for vandkvaliteten … man skal være særlig opmærksom på spild"*

Vurderingen i MKV er, at anlægsfasens påvirkning af det nydannede grundvand er en påvirkning til det værre, men de tekniske løsninger, dette nødvendiggør, afklares ikke fyldestgørende: Hvordan skal "man" være særlig opmærksom på spild? Beskrivelsen i MKV er ukonkret og alt for overordnet til at opfylde kravene i vejlovens § 17g.

F. MKV-2023 konkludere på grund af ovenstående fejl forkert, at miljøpåvirkningen i anlægsfasen ikke forhindrer målopfyldelse

Den samlede vurdering i MKV vedr. miljøpåvirkning (Sårbarhed, geografisk udbredelse, Intensitet, og varighed), er Tabel 13.12 side 532:

> *"På baggrund heraf vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset".*

Som beskrevet ovenfor er de vurderinger, der ligger til grund for den endelige konklusion behæftet med væsentlige fejl og mangler, herunder retlige. Konklusionen er truffet på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, hvor nødvendige undersøgelser udskydes til senere, og hvor vurderingerne

fejlagtigt ignorere målopfyldelse i det nederste og øverste drikkevandslag. Det er usagligt og forkert, at konkludere noget om påvirkning på baggrund af det mellemste drikkevandslag. Det bestrides at der er belæg for at konkluderer, at påvirkningen af anlægsfasen kan være "begrænset". Denne vurdering er upræcis, hvortil kommer, at selv en begrænset (altså nogen) påvirkning er uacceptabel ift. til den nuværende beskyttelse.

G. Fejl i Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. grundvand/drikkevand i driftsfasen

Miljøkonsekvensrapporten anfører vedr. Miljøpåvirkning i driftsfasen, om Spildhændelser og nedsivning af vejvand, side 533 Tabel 13-13:

> *"Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning.*
>
> *Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.*
>
> *I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse".*

Sammenfatning anføres side 537 i Tabel 13-14.

> *"Miljøpåvirkning Sårbarhed: Høj. Geografisk udbredelse: lokal. Intensitet: Middel. Varighed: Lang.*
> *Påvirkning af grundvandskvalitet: Begrænset."*

Og side 537 øverste afsnit:

> "Det er forudsat, at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".

Miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at driftens påvirkning af grundvandskvaliteten er upræcis og uden reel vurdering af risiko for miljøpåvirkningerne. Der er ingen oplysninger om hvilke fremtidsscenarier for nedbørsmængder og hyppigheder ved de kommende klimaændringer, der lægges til grund, og som skal danne grundlag for dimensioneringen af kantopsamlinger. Membraner, tætte afvandingssystemer og do regnvandsbassiner kan umuligt være tætte, lige så længe fremtidens generationer har brug for rent drikkevand. Vurderingen indeholder en "afværgeforanstaltning" om "*et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter."* og *"Regnvandsbassiner (..) med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune."* Det henstår i det uvisse, hvad der gør afvandingssystemet tæt og hvordan et *"dobbelt betonitmembran"* skal sikre mod fremtidig negativ påvirkning af drikkevandet.

Det hele krydres af en ansvarsfraskrivelse om *"at en række forhold håndteres i henhold til lovgivningen".* Hvilken lovgivning? Der er netop ingen lovgivning, der gælder, og derfor ingen lovgivning der håndteres, når både lovgivningen og funktionsadskillelsen, ophæves ved vedtagelse af anlægsloven, jf. dennes § 5 og § 6.

De mangelfulde vurderinger fortsætter sider 529, hvor det under afsluttende bemærkninger, anføres:

> *"Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget".*
>
> *"Overvågning generelt: Grundvandssænkningen, spild mm i anlægsfasen og i driften skal grundvandskvaliteten overvåges, miljøforureninger skal opspores og analyseres. "*

Vurderingen overholder på ingen måde de krav, der stilles til vurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet, elle de krav der stilles til vurderinger, der skal indgå i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g og VVM-direktivet. De påtænkte afværgeforanstaltningernes tekniske løsninger er ukendte, risikovurderingen og beslutningerne udskudt til et senere ukendt tidspunkt.

Folketinget har ansvaret for kvalitetssikringen af Miljøkonsekvensrapporten. Ovenstående vurderinger er uafsluttede, og ikke endelige. Det er en fejl, at det ikke fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at forureningen fra motorvejsprojektet gør det klart vanskeligere og muligvis helt vil forhindre, at miljømålene for rent drikkevand opfyldes. Risikoen for væsentlig og negative påvirkninger stor. De afgørende beslutninger og undersøgelser udskydes til et uafklaret senere tidspunkt, uden at påvirkningerne er afklarede. Det er naturligvis en forudsætning for projektets lovlige gennemførelse, at risikovurderingen er foretaget i den for projektet gældende miljøkonsekvensvurdering. Vurderingerne skal være foretaget i Miljøkonsekvensrapporten, og kan ikke udskydes til senere, jf. VVM-direktivet. Heller ikke selv om der iværksættes overvågning i forbindelse med anlæg.

Derudover vil der være væsentlige økonomiske udgifter forbundet med anlæggelsen og driften, idet Aalborg Kommune, Forsyningsvirksomhederne i al fremtid vil have ansvar for overvågning, opsporing, analyser og rensning. Udgifter der kun kan afholdes, hvis Vandforbrugerne betaler for det.

3. Bemærkninger til Forslag til anlægslov § 5 og § 6

3.1. Anlægsloven ophæver beskyttelsen af drikkevand i strid med vandrammedirektivet

Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 5 og § 6 i Kapitel 3 - Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, at

> *"Eksisterende beskyttelse af det særligt sårbare beskyttede boringsnære område (BNBO) til vandværkerne i Drastrup og Lindholm/Hvorup ophæves og kan ikke påklages til anden myndighed."*

Under bemærkninger til lovforslaget, Pkt. 19.17 side 93 til side 97, anføres:

"Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. ***Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.***

Det nydannede grundvand til de 2 vandværker er terrænnær. ***Forekomsterne opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. Både de terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand****".*

Borgerbevægelsen protesterer på det kraftigste mod ophævelsen af den eksisterende beskyttelse af det nydannede grundvand (det terrænnære grundvand) i de to BNBO grundvandsmagasiner i Drastrup og Lindholm/Hvorup.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, både når den læses som skrevet, og når der korrigeres for fejl, at de eksisterende miljømål ikke kan opretholdes for de to vandværker, hverken ved anlæg eller drift af Egholmmotorvejen. Staten er forpligtet til at sikre god miljøtilstand i grundvandet. Hvis den nuværende deklaration, der vil fremtidssikre 1/3 af Aalborgs borgere rent drikkevand ophæves, er der ingen beskyttelse af det terrænnære drikkevand. Som det anføres i bemærkningerne, er behovet for beskyttelse stort. Deklarationerne skal opretholdes.

Ophævelsen af beskyttelsen forekommer derfor mere vidtgående end blot at ophæve den beskyttende deklaration. Det lader til at Anlægsloven lægger op til at den beskyttelse der følger af den danske vandlovgivning tillige skal ophæves. Dette vil være traktatstridigt, da vandrammedirektivet, herunder navnlig artikel 4, stk. 7 derved tilsidesættes. Et projekt må ikke forringe vandkvaliteten i grundvandsmagasiner, der opfylder miljømålene. Det gør begge BDNO, der påvirkes af anlægsprojektet.

Det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten at risikoen for en varig og irreversibel forurening af det terrænnære grundvandsmagasin, allerede vil finde sted i anlægsfasen.

De foreslåede afværgeforanstaltninger er ikke tilstrækkelige og vurderingerne "moderat" og "begrænset" er diffuse og ikke begrundet. Miljøkonsekvensrapporten er som anført indledningsvis og i afsnit 2 ikke fyldestgørende, og kan ikke danne grundlag for en gyldig anlægslov. Det står klart, at anlægsarbejderne vil forringe den nuværende miljøtilstand af grundvandsforekomsterne i det terrænnære grundvand i området (BNBO), og vil forhindre en senere målopfyldelse. Det vil være i strid med vandrammedirektivet at tillade anlægsarbejderne, der forringer det opnåede gode miljø og forhindre fremtidig målopfyldelse.

Anlægslovens bemærkninger knytter sig til Miljøkonsekvensrapport-2023's fejlbehæftede vurderinger, vedr. afværgeforanstaltninger i driftsfasen, herunder at påvirkningen kun er "begrænset", trods "varig og irreversibel". Anlægslovens bemærkninger er utilstrækkelige og forkerte af samme grunde som anført ovenfor i afsnit 2, under litra G.

3.2. Anlægsloven udskyder beslutninger til detailprojekteringsfasen i strid med VVM-direktivet

Som anført ovenfor under 2C fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten, at en række undersøgelser vedr. grundvand og afgørende beslutninger udskydes til et uafklaret senere tidspunkt i "detailprojekteringsfasen".
De geotekniske undersøgelser og de afgørende beslutninger skal efter vejlovens kapitel 2a, jf. VVM-direktivet, udføres inden anlægsloven vedtages. Vejdirektoratets praksis fra før VVM-direktivets implementering i vejlovens kapitel 2a ved lov 2016-06-08 nr. 658, om at udskyde nødvendige undersøgelser til "detailprojekteringsfasen" ikke længere er lovlig. Miljøkonsekvensrapporten skal korrigeres.

Dertil er udskydelsen uforenelig med VVM-direktivets krav om funktionsadskillelse, når Miljøkonsekvensrapporten sammenholdes med udkast til anlægslovens § 5 og § 6. I udkast til anlægslov foreslås i § 5 og § 6, at hele den danske miljølovgivning, der berører projektet, herunder også lovgivningen om drikkevand, skal ophæves for projektområdet, og at alle afgørelser skal kunne træffes af Transportministeren, blandt andet ved en uafgrænset beføjelse til 'call in' i § 6.

3.3. Anlægsloven ophæver væsentlig retssikkerhedsgaranti i statsadministrationens funktionsadskillelse

Anlægsloven vil – hvis den vedtages i sin nuværende form – reelt give Transportministeren, ret til at overtage og varetage ALLE andre statslige myndigheders kompetencer og Aalborg Kommunes beføjelser efter hele den danske miljøbeskyttelseslovgivning, herunder drikkevandsområdet.

Det medfører også, at det kan blive Transportministeren, der skal træffe alle beslutninger vedr. projektets detailprojektering og vurdere dets konsekvenser for påvirkning og fremtidig målopfyldelse om rent drikkevand for 1/3 af Aalborgs borgere. Anlægslovens § 5 og § 6 udgør en retssikkerhedsmæssig meget betænkelig løsning. Det udgør et meget bekymrende brud på de demokratiske traditioner om at undgå inhabilitet og magtfordrejning ved funktionsadskillelse i statsadministrationen i forhold til myndighedsafgørelser, når anlægsmyndigheden overtager disse kompetencer. Anlægsloven giver Transportministeren for mange kasketter. Transportministeren tildeles både det overordnede ansvar for Vejdirektoratet og projektet i medfør af anlægsloven, og tildeles samtidigt beføjelserne til at træffe afgørelser efter al anden lovgivning, hvor hensynene kan være i modstrid med det påtænkte anlægsprojekt. Beslutnings-Enevælde er ikke en acceptabel løsning.

Folketinget frarådes på det kraftigste at acceptere Transportministerens forslag til anlægslov, herunder § 5 og § 6, om at ophæve funktionsadskillelsen i statsadministrationen. Bestemmelserne strider mod alle demokratiske traditioner om, at funktionsadskillelse er nødvendig for at undgå inhabilitet og magtfordrejning. Transportministerens forslag er juridisk uansvarligt og en letsindig løsning.

3.4. Anlægsloven bør ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser

Lovgivningen vedr. grundvand og drikkevand, varetages normalt af Miljøstyrelsen, der har fagkompetencen. Den fagkompetence er helt klart ikke til stede i Transportministeriet, hvilket

Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høring om forrige udkast til anlægslov viste med al tydelighed. Miljøstyrelsen bør bevare sin fagkompetence – det bør de øvrige myndigheder også.

Folketinget gøres opmærksom på, at det er på tide, at Folketinget fører tilsyn med Transportministerens udøvende myndighed i forhold til anlægsprojekter. Folketingets tilsyn er forhindret af, at Folketinget i tidligere projekter, har accepteret anlægslovgivning, svarende til det Transportministeren lægger op til i forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse § 5 og § 6.

Folketinget bedes sikre, at Transportministeren må gennemføre sine anlægsprojekter med respekt for demokratiets adskillelse af kompetencer i forskellige styrelser.

Det fordrer naturligvis bedre samarbejde mellem Transportministeriet og andre ministerier og styrelser, end det Transportministeriet og Vejdirektoratet hidtil har praktiseret. Men så må Transportministeriet tilføres de fornødne kompetencer.

Det er helt uacceptabelt, at Transportministeriet obstruerer processens retssikkerhedsgarantier, senest ved at nægte en berørt myndighed som Miljøstyrelsen den fornødne tid. Som oplyst i Borgerbevægelsens henvendelse den 2/1-2024 til Folketinget, Transportudvalget og Miljø-og Fødevareudvalget (blandt andet omdelt som MOF alm del – bilag 197) kan det konstateres, at Transportministeriet og Vejdirektoratet end ikke vil give miljøstyrelsen, der er en kompetent myndighed i henhold til VVM-direktivet, den nødvendige tid til at kvalificere Miljøkonsekvensrapportens konklusioner og anlægslovens fundament.

Der er således al mulig grund til at Folketinget også er på vagt overfor Transportministerens forsøg, på at udelukke indsigten fra miljøstyrelsen i hvordan anlægsprojektet realiseres fysisk. Der er behov for, at Miljøstyrelsen bevarer sin ret til at påse om realiseringen af anlægsprojektet er forenelig med anden lovgivning inden for Miljøstyrelsens ressortområde.

4. Afsluttende

Anlægslovens bør ikke vedtages i den nuværende udformning.

Indholdet i anlægslovens § 5 og § 6 er helt uacceptabel i et demokrati, da funktionsadskillelsen i statsadministrationen ophæves, mens Transportministeren tildeles uafgrænsede myndighedsbeføjelser.

Miljøkonsekvensrapporten er derudover ikke fyldestgørende. Den indeholder vurderinger, der viser, at miljømålene for grundvandet i de to BDNO-områder i henholdsvis Drastrup og Lindholm Hvorup påvirkes negativt, navnlig i det øverste nuværende rene drikkevandslag. Miljøkonsekvensrapporten vurderinger er fejlbehæftet og der mangler tillige en række undersøgelser: Der er vurderinger og beslutninger vedr. drikkevand, der i strid med VVM-direktivet, udskydes til senere.

Med venlig hilsen

Gitte Ramhøj **og Louise Faber**

Talsperson for drikkevand
Landskabsarkitekt
Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune
har arbejdet over 30 år med at sikre rent drikkevand fra Drastrup til Aalborg

Formand
Advokat, ph.d.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bartholine Jørgensens Minde (mail@bartholine.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - Nej tak.
Sendt: 06-01-2024 10:20

Til rette vedkommende.

Vi er dybt bekymret - bekymret for vores bydel, vores natur og selvfølgelig foreningslivet i vores dyrbare kolonihaver.

Vi gør hermed indsigelse imod planerne om en motorvej vest om Aalborg/Nørresundby og over Egholm. **Den kommer ufatteligt tæt på ufatteligt mange mennesker, herunder os i Vestbyen og dermed også kolonihaverne på Annebergvej.** Den kommer til at få enorme konsekvenser for livets gang i alle kolonihaverne i Vestbyen, "Norden" og Åblink i Nørresundby. Indsigelserne går på følgende:

Støj: Med vestenvind 2/3 af tiden i Aalborg kommer motorvejen til at larme helt enormt, og det er både ind fra vest og nordvest hen over fjorden. Slut med stilheden - til gengæld kan vi vel så få lov til at larme med motorsave og græsslåmaskiner hele døgnet rundt. Da vi helt mister den ro og stilhed som er med til at vores kolonihaver er noget helt særligt!

Trafikale problemer: Annebergvej bliver bogstaveligt talt en til- og frakørsel til motorvejen. Det bidrager yderligere til øget støjniveau, og trygheden ved at cykle til og fra kolonihaven bliver endnu ringere end nu. Samt børnene som færdes til og fra kolonihaverne hver dag, eller skal krydse Annebergvej for at besøge hestene på den anden side i Vestbyens Rideklub.

Asbest: I områderne omkring kolonihaverne ligger helt enorme mængder asbestholdigt materiale nedgravet. Noget af det popper allerede op disse år, da det kun blev tildækket med omkring 30 cm topmuld. I har muligvis hørt, at der ikke er noget at frygte, at der ikke findes asbest i linjeføringen, men det er beviseligt og faktuelt forkert. Det er både beskrevet i øjenvidneberetninger, det kan dokumenteres ved flyfotos, i prøveboringer foretaget af uvildige, ligesom det er beskrevet i dokumenter, som kun findes hos Rigsarkivet i Kbh.
Asbesten vil med usvigelig sikkerhed blive hvirvlet rundt i, hvilket vil føre til både øget asbest indhold i vand og senere luft. Så nu har vi fået Vestbyen næsten helt bilfri på kastetvej, så lad os forurene vores luft og vand med asbest??

Læg hertil langtidseffekterne i form af
- **øget udledning af CO2**,
- **tilførsel af mikroplast fra dæk** ført med vestenvinden,
- den helt **enorme pris** for projektet (ca. 10.000.000.000 kroner), som også aalborgensere kommer til at betale ekstra til, fordi kommunen bidrager til projektet med **600.000.000 kommunale kroner**, som selvfølgelig ikke kan bruges to gange.
- Det bliver også **slut med cykelture til Egholm, da færgen planlægges at sløjfes**

Der har været snak omkring denne limfjordsforbindelse over Egholm i over 40 år, og der kunne man måske forstå tanken - men at man ikke er blevet klogere og kan se at det vil få massive konsekvenser for de mennesker som dette vil berøre og ødelægge så meget natur, foreningsliv, samt skabe utryghed.

Vi håber at denne indsigelse bliver taget seriøst og at man tager alle de indsigelser som kommer med i sine overvejelser!

--
Med venlig hilsen

Bestyrelsen
Bartholine Jørgensens Minde
Annebergvej
9000 Aalborg

www.bartholine.dk
mail@bartholine.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Neustrup Simonsen (jesi@businessdanmark.dk)
Titel: Høring om anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 05-01-2024 14:37
Bilag: 05.01.23 Høringssvar Business Danmark.pdf;

Kære Transportministerium og Anders Petersen.

På vegne af Business Danmark 30.000 medlemmer har vi vedhæftede bemærkninger til anlægsloven for den 3. limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Jens Neustrup Simonsen - Landsformand
MBA, D.BA, & Exam. coach
Villa FORZA Hobrovej 73
9000 Aalborg

Telefon 33 740 348
Mobil 40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk
www.businessdanmark.dk

Fagforeningen for Salg & Marketing

BUSINESS DANMARK
Fagforeningen for salg og marketing

Til Transportministeriet

Høringssvar på anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Som formand for Business Danmarks 30.000 medlemmer glæder det os, at samtlige nordjyske kommuner, KKR, fagforeninger og erhvervsorganisationer står politisk bag den 3. limfjordsforbindelse, og den linjeføring, der blev vedtaget i 2014.

Endvidere glæder det os, at et bredt flertal i Folketinget i 2021 indgik forlig om Infrastrukturplan 2035, og at Egholmlinjen indgik i finansloven for 2024 – nu mangler vi bare, at anlægsloven vedtages.

Regionalt har Limfjorden altid udgjort en barriere mellem den nordligste del af Danmark og resten af landet. I årtier har de to nuværende forbindelser, først Limfjordsbroen og siden Limfjordstunnelen, dog været med til at sikre, at borgere, virksomheder og rejsende har haft en nogenlunde pålidelig passage over fjorden. Nu er kapaciteten på de to gamle Limfjordsforbindelser for længst brugt op. Limfjorden er en trafikal flaksehals, og vi kan derfor ikke vente længere på, at de trafikale problemer ved Limfjorden bliver løst.

Aalborg by har de seneste 15 år haft en markant vækst og imponerende udvikling. Effekten af den 3. Limfjordsforbindelse vil derfor også være gavnlig og mærkbar i Aalborg.

Ifølge Vejdirektoratets beregninger vil den kommende 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre væsentlige ændringer i trafikmønstrene og være med til at løse en stor del af de trængsels og forureningsproblemer, der er i Aalborg by. Mange af de personbiler og lastbiler, der i dag kører ind gennem byens centrum for at passere Limfjordsbroen, vil i fremtiden i stedet have muligheden for, at køre helt udenom byen.

Vækstmulighederne for resten af Nordjylland hænger sammen med, at især Vendsyssel er meget sårbare i forhold til E45 og Limfjordstunnellen – et uheld på E 45, vedligeholdelse, eller reparation på den reparationsmodne Limfjordstunnellen, betyder at alt Nord for krydsningen nærmest lukker.

De trafikale udfordringer for både borgere, arbejdskraft, erhvervsliv, turister og gods, der skal krydse Limfjorden, hober sig i stigende tempo op. Derfor håber vi på handling fra Folketinget, så der hurtigst muligt kan blive vedtaget en anlægslov for den fastlagte Egholm linjeføring vest om Aalborg.

På grund af trængslen, har DI tidligere skønner, at de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved forsinkelser for vejtrafikken forsat stiger. I 2019, blev det vurderet, at omkostningerne var mellem 25 og 27 mia. kr. samlet for hele Danmark.

Med vores høje lønniveau vil det være uacceptabelt i en verden, hvor vi bl.a. skal konkurrere på produktivitet. Manglende infrastruktur løsninger betyder, at virksomhederne primært vil investere der, hvor der er en god infrastruktur, 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. I henhold til den rapport som Region Nordjylland tidligere har lavet, vil en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm betyde, at rejsetiden i Nordjylland vil blive reduceret betydeligt og at der dermed vil blive et langt større rekrutteringsgrundlag for arbejdskraft, som er alt afgørende for virksomhederne.

Den sparede rejsetid kan arbejdskraften omsættes til øget fritid, 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 med fritid.

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 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.
Nordjylland har behov for optimale udviklingsbetingelser for virksomhederne, og der er behov for en infrastruktur, der kan sikre bosætning og udvikling i hele Regionen. Derfor haster det med en anlægslov for den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen

Jens Neustrup Simonsen - Landsformand
MBA, D.BA, & Exam. coach
Villa FORZA Hobrovej 73
9000 Aalborg

Telefon 33 740 348
Mobil 40 30 19 01
jns@businessdanmark.dk
www.businessdanmark.dk

Fagforeningen for Salg & Marketing

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jakob Sandhoff (jasa@lf.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 05-01-2024 10:41
Bilag: L&F Høringssvar om udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Kære Anders

Hermed fremsendes høringssvar fra Landbrug & Fødevarer vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Jakob Sandhoff
Konsulent
Forskning & Uddannelse
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 2647 2161 | E jasa@lf.dk

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; hoering <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Dato 2. januar 2024
Side 1 af 1

Transportministeriet
trm@trm.dk
arp@trm.dk

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed fremsendes høringssvar fra Landbrug & Fødevarer vedrørende forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, som er sendt i høring af Transportministeriet den 7. december 2023. Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til en lov, der kan løse trafikal sårbarhed samt øge mobiliteten og sammenhængskraften i Nordjylland.

Landbrug & Fødevarer er positive over for anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse af flere årsager. Først og fremmest er anlæggelsen af en ny forbindelse over Limfjorden yderst nødvendig, da den nuværende trafikale infrastruktur ved fjordkrydsningen er enorm sårbar og belastet. Den nye Limfjordsforbindelse imødekommer en stigende trængsel på tværs af Limfjorden, som allerede i dag er en stor udfordring for nordjyderne samt de nordjyske virksomheder og medarbejdere. Varer, som ikke kan nå sin destination til tiden, og medarbejdere, der sidder fast i trafikken, er hverdagskost omkring Limfjorden. Ved anlæg af en 3. Limfjordforbindelse mindskes samfundsøkonomisk dyr spildtid, hvilket er afgørende for den fortsatte udvikling Nordjylland og den danske infrastruktur.

Samtidig kan en 3. Limfjordsforbindelse øge mobiliteten og sammenhængskraften i hele Nordjylland. Forbindelsen imødekommer den usikre fremkommelighed på tværs af Limfjorden, som risikerer at påvirke beredskabets serviceniveau, virksomheders investeringslyst samt mulighederne for at rekruttere de rette og nødvendige medarbejdere. En 3. Limfjordsforbindelse kan derfor sikre forudsætningerne for, at Nordjylland også i fremtiden kan bidrage til udvikling og vækst i hele Danmark.

På den baggrund er Landbrug & Fødevarer positive over for lovforslaget, og ser frem til at forslaget vedtages, så projektet hurtigst muligt kan igangsættes.

Med venlig hilsen

Jakob Sandhoff
Politisk konsulent
Erhverv & Forskning, Landbrug & Fødevarer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sekretaer@sf-aalborg.dk (sekretaer@sf-aalborg.dk)
Titel: SF Aalborg's Høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 04-01-2024 17:37
Bilag: SF Aalborg's høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Kære minister.
Hermed fremsendes SF Aalborg's høringssvar, det er at finde i dokumentet vedhæftet mailen.

På vegne af SF Aalborg
Magnus Kronborg Christiansen
Næstformand i SF Aalborg

SF Aalborg's høringssvar vedr. anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.

Samlet set opfordrer SF Aalborg folketinget til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Vi mener, at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et prestigeprojekt, man har stirret sig blind på, på trods af, at man ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen. Samtidigt er det vores opfattelse, at samtlige klima-, natur- og miljøhensyn bliver tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter at en østlig løsning er en bedre og billigere løsning end en vestlig Egholmmotorvej.
En vestlig Egholmmotorvej:

- Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst.
- Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst.
- Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen.
- Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst.
- Har en øget oplevet støjpåvirkning i forhold til alternativerne i øst.
- Har en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst.
- Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.
- Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

SF Aalborg opfordrer folketinget til, at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger på de trafikmæssige udfordringer også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Mangelfuldt beslutningsgrundlag.
SF Aalborg finder det dybt kritisabelt og problematisk for folketingspolitikernes beslutningsgrundlag, at der kun er udarbejdet en opdateret supplerende VVM-redegørelse for den ene af de mulige linjeføringer for en tredje limfjordsforbindelse, uden at der samtidig et foretaget en opdatering af alternative løsningsmodeller. Det er problematisk, at man har valgt kun at udarbejde en supplerende opdateret VVM-redegørelse for Egholmlinjen, da det ikke giver et retvisende beslutningsgrundlag for politikerne op til anlægslovbehandlingen, der nu skal finde sted.

Ift. det trafikale er det problematisk, at man i den supplerende VVM kun vælger at undersøge én af de mulige linjeføringer og derfor ikke har et reelt billede af, hvordan der kan ske en aflastning af de trafikale problemer i Aalborg. Særligt når undersøgelser viser, at en Egholmforbindelse kun aflaster Limfjordstunnellen med 24% og allerede om få år ikke vil medføre nogen reel aflastning af de allerede eksisterende trafikale problemer.

Ift. samfundsøkonomien er det problematisk, at man i den supplerende VVM ikke laver opdaterede analyser af den samfundsmæssige gevinst ved alternative østlige løsninger, men fastholder gamle tal knyttet til Egholmlinjeføringen, hvor den interne rente kun lige er på et niveau, som får det til at være en samfundsmæssig rentabel investering. Det bør lede opmærksomheden hen på alternative østlige løsninger, der som minimum bør undersøges efter samme metoder mhp at på sammenligne den samfundsøkonomiske gevinst og interne rente. Særligt når nyere undersøgelser fra viser, at en østlig løsning med et ekstra tunnelrør sandsynligvis kan give en betydelig bedre samfundsøkonomisk gevinst og bedre intern rente.

Ift. CO2-regnskabet mener SF Aalborg, set i lyset af klimaudfordringerne og aftalen om 70 % CO2-reduktion i 2030, at det er en væsentlig mangel i den supplerende VVM, at der ikke er undersøgt og fremanalyseret et samlet CO2-regnskab, der - ud over øget CO2-udledning som følge af trafikstyring - også tager højde for CO2-udledning i anlægsfasen, herunder ved fabrikation af betonelementer m.v. En kapitalisering af CO2-regnskabet for anlægsfasen bør desuden indgå i beregningen af den interne rente.

Mangelfuld naturbeskyttelse.
Det er uforståeligt at man vil ødelægge naturskønne områder i og omkring Aalborg, for at få plads til flere biler. For uanset hvad, så vil en motorvej over Egholm, selvfølgelig påvirke naturen på Egholm, hvor der blandt andet lever fredede dyr og findes sjældne planter. Det er skudt helt ved siden af, at etablere en motorvej så tæt på et Natura2000-område. Flere andre rekreative områder syd, vest og nord om Aalborg og Nørresundby berøres også voldsomt.

Den opdaterede VVM påviser endnu en gang, at der vil ske store naturødelæggelser i Østeraadalen, som næppe og i hvert fald kun på mege langt sigt kan erstattes af anden natur. Hertil kommer, at den supplerende VVM konkluderer, at der ikke findes afværgeforanstaltninger for odderen, der betegnes som et sjælden dyreart ift EU habitatdirektiv. Da odderen er beskyttet af EU's habitatdirektiv kræver etableringen af Egholm-motorvejen, at et folketingsflertal får lov til at anvende fravigebestemmelser i EU regulerede habitatregler.

For at folketinget kan fravige EU habitatdirektivet, er der klare begrundelseskrav om, at der skal være tale om en afgørende nødvendig samfundsinteresse og at der ikke findes alternative løsninger til Egholmlinjen. Men sandheden er jo, at der findes mindst en alternativ østlig løsning over fjorden, der er billigere, har en bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, bedre løser trængselsproblemerne og er mindre naturødelæggende og mindre støjforurenende.

Derfor mener SF Aalborg, at det er helt uacceptabelt, hvis et folketingsflertal er klar til og på et tyndt og særdeles problematisk dokumentationsgrundlag får mulighed for, at fravige fra EU regulerede naturhensyns-forpligtelser for, at kunne tromle vedtagelsen af en anlægslov igennem.

Mangelfuld undersøgelse af støjpåvirkningen.
Når man ikke i en opdateret supplerende VVM undersøger støjpåvirkningen, er det under al kritik, idet man i den tidligere VVM-redegørelse ikke medtager påvirkningen fra den fremherskende vestenvind. Man har ikke i den tidligere VVM taget udgangspunkt i, at påvirkningen kan ske i flere kilometers afstand fra motorvejen, men regner kun på en gennemsnitlig støj på max. 58 dB. Man

har desuden - meget fordelagtigt for denne linjeføring – også undladt at lave supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen af Svenstrup.

Det lader til, at man vil skjule de reelle støjmæssige konsekvenser, da disse med stor sandsynlighed vil tale imod en etablering af Egholmlinjen. Når man heller ikke inddrager supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen af de områder, der på nuværende tidspunkt ikke er støjbelastet, herunder rekreative områder, giver det jo et endnu mere skævt billede af de støjmæssige konsekvenser af denne linjeføring.

Når man samtidig forventer en maksimal støjreduktion på 3 dB i dele af Aalborg, vil der overordnet være markante støjmæssige konsekvenser, der ikke opvejes af de positive gevinster ved at flytte støjen, hvilket ikke fremgår tydeligt af redegørelsen. Derudover er det generelt kritisabelt, at man i den supplerende VVM ikke forholder sig til konsekvenserne af støj jf. WHO's anbefalinger, men kun til Miljøstyrelsens udmeldinger.

Mangelfuld undersøgelse af asbestaffald
SF Aalborg finder det kritisabelt, at den opdaterede supplerende VVM ikke har foretaget systematiske undersøgelser af asbestdeponier i de landområder, der vil blive påvirket af anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen den motorvej. Særligt efter det står klart, at der er langt mere asbestaffald i linjeføringen i det vestlige Aalborg og Nørresundby, end man forventede i den tidligere VVM. Det er kritisabelt, at asbestdeponier i linjeføreringen stort set kun er undersøget via historiske luftfoto og at man først i forbindelse med selve anlægsarbejdet vil undersøge og handle på asbestaffald.

Det er meget problematisk og sundhedsfarligt, hvis man først opdager dette asbestaffald under selve anlægsarbejdet. Og det er jo også præcist det en VVM skal afdække, en fuldstændig og tilstrækkelig afdækning af, hvor der er asbestaffald og hvordan man har tænkt sig at håndtere dette affald *før* man fremsætter anlægsloven, så disse forhold også kan indgå i behandlingen af denne.

Grundvandsbeskyttelse
Der har i mange år været gjort et stort arbejde for at sikre Aalborgs væsentligste grundvandsområde, ved Drastrup, mod forurening. Egholmmotorvejens linieføring gennemskærer dette sikrede grundvandsområde i syd. I nord gennemskærer linieføringen et vigtigt boringsnært område for Lindholm Vandværk. Disse forringelser af grundvandssikkerheden er ikke acceptable. Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jord med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Og i den tidligere VVM er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning.

Vi finder det kritisabelt, at der ikke i den supplerende VVM er fremanalyseret videnskabeligt belæg for, at den membranløsning man påtænker skulle løse problemet ift. nedsivning, ikke med årene smuldrer/ødelægges, og dermed ikke forhindrer katastrofale ødelæggelser af vores

grundvand/drikkevand. Derfor er et essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den påtænkte membran vil kunne holde til fremtidens vejr og udfordringer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: KM (kmaal@km.dk)
Titel: Til Transportministeriet med svar på høring om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (STPR F2: 2736472)
Sendt: 04-01-2024 13:30
Bilag: Til Transportministeriet med svar på høring om forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf; 20230103 KBI Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse.pdf;

Til Transportministeriet
att.: Anders Petersen

Fremsendes af bemærkninger til høring om forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse

Med venlig hilsen

Marie Johansen
Chefkonsulent

Aalborg Stift
KMAAL@KM.DK

Læs mere om hvordan Aalborg Stift behandler dine persondata

AALBORG STIFT
Stiftsøvrigheden

Sag nr. 2023 - 35713 / Akt. nr. 2736472
MJOH

Dato: 4. januar 2024

Til Transportministeriet
att.: Anders Petersen

Bemærkninger til lovforslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg Stift har modtaget forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, i form af 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.

I forbindelse med behandling af sagen, har Aalborg Stift valgt at anmode Den kongelige Bygningsinspektør om en udtalelse. Udtalelsen er vedhæftet dette brev. Der henvises til udtalelsen for uddybende bemærkninger.

Af det fremsendte lovforslag fremgår det, at der planlægges med at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, da det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed. Det er derfor etableringen af støjskærme, som udgør den primære påvirkning af kirken.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forberede den landskabelige indpasning.

Aalborg Stift skal anmode om, at selve etableringen af støjskærme sker i samarbejde med de kirkelige myndigheder og imødeser i den forbindelse et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

Ellers giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Marie Johansen
chefkonsulent

-- AKT 311294 -- BILAG 115 -- [20230103 KBI Udtalelse Konsekvenser 3. Limfjorsforbindelse] --

VMB

VMB Arkitekter A/S • Skovvejen 46i 8000 Aarhus C • vmb@vmb-arkitekter.dk • vmb-arkitekter.dk • T: 86138900 • CVR: 14247335

Aalborg Stift
Thulebakken 1, 9000 Aalborg
Att.: Marie Johansen

Aarhus den 3. januar 2024

Deres Ref.: 2724237

Vedr. Konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse

Med anmodning om udtalelse har Stiftet den 20. december 2023 fremsendt høringsmateriale fra Vejdirektoratet vedrørende et forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget er et produkt af en længere planlægningsproces, hvori der blandt andet er udført en fuld miljøkonsekvensvurdering i 2021. I forlængelse heraf er der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering, der særligt har fokus på konsekvenser for grundvand, overfladevand, søer, fjorden og den miljømæssige påvirkning af Natura 2000-området vest for øen Egholm. Arkæologi og kulturarv, herunder kirkerne i nærheden af anlægget, behandles ikke i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da dette tidligere er behandlet i den fulde miljøkonsekvensrapport fra 2021.

I den fulde miljøkonsekvensvurdering fra 2021 kan jeg se, at anlægget gennemskærer fjernbeskyttelseszonen for Dall Kirke og Vadum Kirke. Hvad angår Vadum Kirke, sker dette meget perifert ca. 2,5 km fra kirken og vurderes ikke at påvirke hverken indkig til eller udkig fra kirken. Hvad Dall Kirke angår, er kirken i forvejen præget af en meget tæt beliggenhed til E45, der løber forbi umiddelbart vest for kirken.

I lovforslaget beskrives det, at det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed.

Herudover planlægges det at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, hvor etablering af støjskærme udgør den primære påvirkning.

Det beskrives, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.

Jeg er enig i ovenstående vurderinger og imødeser et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig til og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

I øvrigt giver projektet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette Viuf Larsen
Arkitekt MAA, Kgl. Bygningsinspektør

Skrivelsen er fremsendt pr. mail til:
Aalborg Stift, kmaal@km.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Borgerforeningen for Nørholm og omegn (noerholmborgerforening@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelsen
Sendt: 03-01-2024 17:55
Bilag: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg
af en 3. Limfjordsforbindelse

Vedhæftet høringssvar afgivet d. 3. januar 2024.
Bekræft venligst modtagelsen af denne mail og vedhæftede hørringssvar..

pva. Nørholm Og Omegns Borgerforening og Nørholmegnens Samråd

Med venlig hilsen
Jan Sort
Formand

Læs mere på https://borgernyt.dk
CVR.nr. Borgerforening 40473734, Samråd: 33669232

Transportministeriet
Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Der er helt sikkert mange velovervejede grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse ønskes realiseret, men argumenterne for en Egholmmotorvej er i bedste fald fejlbehæftet og i værste fald direkte vildledende og refererer til et markant dårligt politisk beslutningsgrundlag.
Der er i både Aalborg Kommunes Byråd og i Folketinget allerede for år tilbage truffet flertalsbeslutning om en linjeføring over Egholm. Dette på trods af at alternative løsninger end ikke er undersøgt til bunds.
Man har endog politisk bevidst undladt, at inddrage andre mere miljøvenlige og bedre økonomiske løsningsmuligheder, selv om der blot skal laves nogle enkle overslagsberegninger for at klarlægge det.

Det er logisk nok et krav ved større anlægsopgaver, at der skal foreligge alternative løsningsberegninger, som kan dokumentere at den valgte løsning, er den bedste samfundsøkonomiske løsning. Denne dokumentation er ikke eksisterende.

Data fra Vejdirektoratet – oplysninger som ikke tidligere har været tydeliggjort viser derimod, at en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør og vendbar trafik i takt med behovet over døgnet vil give langt større reservekapacitet for passage af Limfjorden og vil sandsynligvis give en samfundsøkonomisk gevinst af betydelig størrelse i forhold til en Egholmforbindelse, som ikke vil give nogen som helst samfundsøkonomisk gevinst.
Se i øvrigt data fra vejdirektoratets Rapport 380-2011, afsnit 2 side 15, om hvor meget de forskellige forbindelser vil øge antal kørte kilometer pr. år, samt øgning af antal lokale bilture. På begge områder vil en Egholmforbindelse være mere end 3 gange så belastende end en løsning i øst med en paralleltunnel. En så voldsom ekstra klimabelastning bør anses for helt uacceptabelt, i forhold til klimasituationen og Co2 udledningen.

Politikere må naturligvis have en holdning til en sag, men det er jo ikke i orden at agere og vedtage lovgivning på forkert grundlag. Heller ikke at påstå noget der ikke er evidens for, desuden at accepter en bevidst vildledning af befolkningen og undlade at tilegne sig vigtige oplysninger.

Af ovennævnte grunde vil det være en politisk ansvarlig handling, at udskyde folketingsbehandlingen af ”Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsbehandling”, som alene handler om den såkaldt Egholmforbindelse, indtil alternativ linjeføringer er blevet ordentligt belyst og holdt op mod den i lovgrundlaget valgte løsning, der både samfundsmæssigt og miljømæssigt, efter alle kendte indikationer, vil vise sig at blive den dårligst tænkelige løsning.

Med venlig hilsen

Nørholm Egnens Samråd og Nørholm og Omegns Borgerforening

På bestyrelsens vegne
Jan Sort – Formand
noerholmborgerforening@gmail.com
www.borgernyt.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Kondrup (jokk1957@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 13:55

På vegne af Andelsboligforeningen Marina Fjordparken
Skydebanevej 30
Egholm Færgevej 9
9000 Aalborg.
fremsendes dette høringssvar.

I alt 48 boliger.

Bekræft venligst modtagelse af denne mail.

Indsigelse mod anlægslov og linjeføring

Vedr. anlægsloven: Det fremlagte anlægslov giver transportministeren bemyndigelse til at anlægge den ca. 20 km motorvej vest for Aalborg/Nørresundby. Dette inkl. ikke specificeret anlæggelse og omlægning af kommunale vejanlæg i den forbindelse jf. lovens paragraf 1.

I paragraf 2 får transportministeren bemyndigelse til at "foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.". Tilladelser, regler og klagemuligheder sættes i lovens efterfølgende paragraffer ud af kraft:
- Anlægsprojektet kræver ikke tilladelser ift. f.eks. love om planlægning, kystbeskyttelse eller naturbeskyttelse.
- …Kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.
- § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.
- Afgørelser vedr. anlægsprojektet ift. relevant lovgivning kan "ikke påklages til administrativ myndighed". Dette med undtagelse af kommunalbestyrelsens afgørelser, der kan påklages til transportministeren, hvor transportministeren herefter dog selv kan vælge at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser. Dermed kan afgørelsen alligevel ikke påklages yderligere.

Eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal være indenfor rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, der netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt - opnået gennem tidligere demokratiske processer - sættes ud af spil. Det gør jeg hermed indsigelse imod.

Jeg vil opfordre til, at man omskriver nærværende forslag til anlægslov med modsat fortegn, så transportministerens beføjelser skal være indenfor rammerne af eksisterende regler og lovgivning fremfor at tilsidesætte dem. Desuden at klagemuligheder opretholdes som en del af den demokratiske proces.

Jeg vil desuden opfordre til, at transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og Aalborg Kommune omskriver anlægsloven så den bemyndiger til at gennemføre en trafikal løsning øst om Aalborg, der afhjælper trafikbelastningen, der hvor den er. Samtidig en løsning, hvor nuværende støjbelastning fra eksisterende motorvej gennem byen afhjælpes f.eks. via overdækning eller nedgravning. Dette med en væsentlig lavere økonomisk omkostning for både kommune og stat og lavere miljømæssig omkostning for os alle.

Vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport og opdaterede beregninger: Egholmmotorvejens værdi er fortsat ikke berettiget ift. trafikafledning og rentabel økonomisk investering. Byudvikling, trafikmønstre, etableringsomkostninger mm. taler imod den vestlige forbindelse. Måske lufthavnen og Jammerbugt kan få en umiddelbar værdi, men for den øvrige landsdel må den direkte værdi være begrænset, trods nogle få minutters vunden tid i myldretiden. Aalborg Kommunes investering på over kr. 700 mio. (når man tæller lokalvejen til Egholm med) bliver dermed tilsvarende vanskelig at argumentere for.

Men alt det er vand ved siden af miljøhensynene. Måske det over tid kan lade sig gøre at skubbe dyrearterne til erstatningshabitater. Måske ålegræs og andre vandplanter kan reetableres efter spredningen af sediment ved udgravningen til tunnel og bro. Men den forestående grundvandsforurening, jord- og luftforurening og støjforurening vil vi efterlade til generationerne efter os.

Motorvejens linjeføring vil løbe hen over 11 grundvandsforekomster af "god kvantitativ stand". I flere af områderne vil man i anlægsfasen skulle sænke grundvandet. Og selvom man er påpasselig, vil der være risiko for spild af olie, kemi osv. under anlæggelsen. Trods foranstaltninger vurderes påvirkningen af grundvandets kemi til at være moderat i anlægsfasen. I driftsfasen vil man stå med andre påvirkninger, så som vejsaltning om vinteren og påvirkning fra trafikken. Selvom det udledte opsamles i lukkede bassiner og ledes væk fra området, vil der være en voksende risiko for at byens drikkevandressourcer påvirkes. Vi er netop kommet ud af det vådeste år målt i DK, og ideen om at vi kan styre regnvandsmængderne via lukkede bassiner og afgrænsende kanter virker naiv. Man kan diskutere intensiteten og udbredelsen af påvirkningen, men den lægger sig oven i PFAS, pesticider mm., og vi burde være blevet klogere end at skabe den næste lokale generationsforurening.

Verdens ende. Sådan kaldes området på Nørresundbysiden nord for Egholm. Her har Tænketanken GeoHav gjort et stort stykke arbejde for at afdække forurening i motorvejens linjeføring. I området er der gennem 1970'erne og 1980'erne deponeret tonsvis af kemikalieforurenet jord og tilsyneladende asbestholdigt eternit. Tilsvarende er der på Aalborgsiden en kendt, dårligt beskyttet, asbestholdig deponi, der ligger få hundrede meter fra linjeføringen og dermed også udgravningen i fjorden. Èt er hvor det afgravede jord og gytje deponeres næste gang og under hvilken klassificering. Et andet er, hvad der rodes op og spredes i fjord og luft. Der har hverken fra kommune eller stat været udvist den store interesse i at anerkende deponiernes problematiske eksistens eller i at rydde op efter fortidens synder. Det vil være et oplagt sted at starte uanset den videre proces.

Støjen fra motorvejen vil være betydelig. Som det anføres i Vejdirektoratets opdaterede støjberegninger fra nov. 2023: "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."

Ift. støjens belastning kan man bøje virkeligheden via gennemsnitsberegninger over døgnet, forventninger til støjværn, støjreducerende belægning og dæk osv. Men erfaringerne andre steder fra i ind- og udland er, at støj vandrer, også trods støjværn. Og det vandrer med den hyppige vestenvind ind over Aalborg/Nørresundby. Motorvejen vil blive ført flere meter over terræn og ved krydsende veje endnu højere. Udover det synlige indgreb i de grønne områder, hæves vejstøjens mulige spredning også. Både dyr og mennesker kan vænne sig til støj, så støjen vil i sig selv måske ikke have indflydelse på antallet af dyr eller mennesker omkring motorvejen. Hvor WHO har en anbefalet grænse på 53 db i dag-aften tid og 45 db om natten – for at modvirke blandt andet hjertesygdom, søvnforstyrrelser og færre leveår – så mener miljøstyrelsen, at 58 db er sundhedsmæssigt acceptabelt. Som en gennemsnitsværdi. En værdi, som vinden vil være med til at forskubbe mod vest ind over byen ca. halvdelen af året.

Opsamlende er dette både en indsigelse mod forslaget til anlægslov, den fremlagte linjeføring og den uskønne proces. Samlet set er motorvejen en dårlig arv til vores børn i nærmiljøet i og omkring byen – både ift. trafik, økonomi, drikkevand, støj, luftforurening og natur. Lidt bredere set vidner processen over de seneste 10 år om et demokrati, der har brug for at blive ledt på rette vej, til inspiration for dem der følger efter os.

--
Med venlig hilsen / Best Regards

Jan Kondrup
Næstformand AMF

jokk1957@gmail.com

tlf. +45 21 97 65 68

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Aalborg DGUB (aalborg@dgub.dk)
Titel: Høringssvar: Egholm Motorvej
Sendt: 03-01-2024 12:56

I Den Grønne Ungdomsbevægelse er vi fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi

udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Mvh
Den Grønne Ungdomsbevægelse

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tommy Tvedergaard Madsen (ttm@rn.dk)
Titel: Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse: Høringssvar fra Region Nordjylland
Sendt: 02-01-2024 11:05
Bilag: Høringssvar fra Region Nordjylland 3. Limfjordsforbindelse anlægslov og MKV underskrevet.pdf; RR beslutningsprotokol Miljøkonsekvensvurdering_og_anlægslov_for_3._Limfjordsforbindelse.pdf; Begrundelse for ikke at godkende høringssvar Enhedslisten.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed vedlægges Region Nordjyllands høringssvar på forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse. Høringssvaret er godkendt på Regionsrådsmødet 18. december 2023.

Et enslydende høringssvar indsendes til Vejdirektoratets høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedlagt:
Godkendt høringssvar
Regionsrådets beslutningsprotokol
Enhedslistens skriftlige begrundelse for ikke at kunne tilslutte sig høringssvaret

Med venlig hilsen

Tommy Tvedergaard Madsen | Specialkonsulent
Mobil: +45 22 56 84 64 | ttm@rn.dk

Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30 | 9220 Aalborg Øst

Her kan du læse om dine rettigheder, når regionen behandler oplysninger om dig

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst
Specialkonsulent
Tommy Tvedergaard Madsen
Direkte +4522568464
ttm@rn.dk

Regional Udvikling, Niels Bohrs Vej 30, 9220 Aalborg Øst
Transportministeriet og vejdirektoratet

12. december 2023

Høringssvar fra Region Nordjylland vedrørende høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering samt anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Dette høringssvar omfatter både svar på høring af den supplerende miljøkonsekvensvurdering samt forslag til anlægslov, der begge blev sendt i høring fra den 7. december 2023 til 11. januar 2024.

Regional udvikling, vækst og mobilitet

Den 3. Limfjordsforbindelse er et vigtigt projekt for Nordjyllands udvikling, vækst og mobilitet. Den er en del af den Regionale Udviklingsstrategi og en del af den nordjyske Masterplan for Bæredygtig Mobilitet, som de nordjyske kommuner og Region Nordjylland er fælles om.

Den 3. Limfjordsforbindelse vil spille en stor rolle for Nordjyllands fremtidige udvikling. Den vil være vigtig for at styrke sammenhængen i regionen og for at skabe forbedrede muligheder for borgere og virksomheder. Forbindelsen over Egholm vil effektivt mindske den trafikale sårbarhed ved Limfjordskrydsningen ved Aalborg, være til gavn for trafiksikkerheden og skabe nye muligheder for vækst og bosætning i den vestlige del af regionen.

Jordforurening
I henhold til jordforureningsloven kortlægger Region Nordjylland, i samarbejde med de nordjyske kommuner, de grunde, hvor vi enten forventer eller hvor vi ved, at jorden er forurenet. Region Nordjyllands database JAR – Jordforureningslovens Areal Register) har været anvendt i Miljøkonsekvensvurderingen. Region Nordjylland finder vurderingen af jordforurening og drikkevand i Miljøkonsekvensvurderingen tilfredsstillende belyst og bemærker, at der i både anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for miljøet.

Råstoffer
Region Nordjylland er myndighed på råstofområdet, både for planlægningen af de regionale råstofplaner,

samt administrationen af råstofloven. Det er regionens opgave at reservere og udlægge arealer til fremtidig brug for indvinding af råstoffer. Regionen har derfor et indgående kendskab til de tilgængelige råstofressourcer i regionen.

Region Nordjylland har de seneste år været i regelmæssig kontakt med Vejdirektoratet i forbindelse med deres planlægning og projektering af den 3. Limfjordsforbindelse. Regionen har bistået med fakta og viden om de råstofressourcer, som vil blive efterspurgt i anlægsfasen af forbindelsen.

Vejdirektoratet har tidligere oplyst, at råstofforbruget i forbindelse med den 3. Limfjordsforbindelse forventes at blive ca. 4 mio. m^3 fordelt på forskellige råstofkvaliteter. Anlæggelse af den 3. Limfjordsforbindelse svarer til ca. ét års indvinding af sand, grus og sten i hele regionen. Region Nordjylland anser dette som en anselig mængde råstoffer.

Region Nordjylland arbejder for at optimere brugen af sekundære råstoffer og herved begrænse brugen af de jomfruelige råstoffer. På den baggrund opfordrer Region Nordjylland til, at muligheden for brug af sekundære råstoffer i anlægsfasen undersøges grundigt, så der i videst mulige omfang spares på de jomfruelige råstoffer. Dette kan blandt andet ske ved at benytte kalkstabilisering af jord på de strækninger det må være muligt, eventuel anvendelse af sand fra udgravning af sejlrenden ved Hals eller lignende tiltag.

Herudover fremgår det af forslaget til anlægslov, at det forventes, at projektjord fra anlægsarbejdet kan anvendes andre steder i projektet og herved reducere mængden af råstoffer, der skal indhentes til anlægsprojektet. Dette ser Region Nordjylland meget positivt på og opfordrer til, at anvendelsen af projektjord sker i videst mulige omfang.

Etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse vil uden anvendelse af sekundære materialer og / eller projektjord betyde at en væsentlig andel af den råstofressource, der i dag er tilgængelig fra aktive råstofgrave, især i Aalborg Kommune, forbruges.

Administrationen lægger derfor op til, at der i forbindelse med den kommende Råstofplan 2024 politisk besluttes, at det nuværende udlagte interesseområde ved Vadum ændres til graveområde. Det vil betyde, at der kan søges indvindingstilladelse af råstoffer i området. Interesseområdet ved Vadum er netop udlagt med det formål at forsyne den kommende 3. Limfjordsforbindelse med råstoffer. Området ligger ideelt i forhold til at forsyne den nordlige del af linjeføringen. Det forventes, at råstofferne ved Vadum vil kunne anvendes til fyld og bundsikring i anlægsfasen. Råstofferne vurderes ikke at være af en kvalitet som vil kunne anvendes til andre formål som fx beton.

For de øvrige anlæg i forbindelse med den 3. Limfjordsforbindelse vurderer Region Nordjylland, at graveområderne udlagt i Aalborg og Rebild Kommuner vil kunne forsyne anlægget med de rette mængder og kvaliteter.

Øvrige områder

Regionen tager de dele af miljøkonsekvensrapporten, der omhandler forhold uden for Regionens myndighedsområder, til efterretning.

Samlet vurdering

Ud fra de givne forudsætninger med det omfattende materiale er det Regionens opfattelse, at de positive konsekvenser af etableringen er betydelige, og at der i både anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø.

REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Med Infrastrukturplan 2035 faldt finansieringen af 3. Limfjordsforbindelse på plads og Region Nordjylland er tilfreds med, at der med den supplerende miljøkonsekvensvurdering og forslaget til anlægslov er udsigt til, at projektet kan komme i gang i 2025, som fastlagt i Infrastrukturplan 2035.

Vi hilser velkommen, at grundlaget nu er klart og ser frem til, at detailprojektering og anlæg kan sættes i gang i 2025.

Med venlig hilsen

Mads Duedahl
Regionsrådsformand

J.nr. 2023-042619

10

Høring - Miljøkonsekvensvurdering og anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

---

Resumé

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm i offentlig høring frem til 11. januar 2024. Samtidig har Vejdirektoratet sendt supplerende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i offentlig høring i samme periode.

Grundet den meget korte frist har høringssvaret ikke været behandlet i Udvalg for Regional Udvikling og Innovation eller Udvalg for Klima, Miljø og Bæredygtig Udvikling.

Administrationen indstiller, at Forretningsudvalget indstiller til Regionsrådet at godkende vedlagte høringssvar.

Sagsfremstilling

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm i offentlig høring frem til 11. januar 2024, jf. høringsbrev og lovforslag vedlagt som bilag 1 og 2.

Samtidig har Vejdirektoratet sendt den supplerende miljøkonsekvensvurdering for forbindelsen i offentlig høring i samme periode, jf. høringsbrev vedlagt som bilag 3. Det samlede materiale til den supplerende miljøkonsekvensvurdering, som er meget omfattende, kan findes hos Vejdirektoratet her

Anlægsloven skal udgøre det nødvendige retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for projektet. Transportministeren bemyndiges i følge forslaget til at anlægge ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm inkl. en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb og lavbroer over det nordlige løb. Motorvejen forbindes til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Ved aftalen om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 afsatte Staten godt 7 mia. kr. til anlæg af 3. Limfjordsforbindelse med start i 2025. Det fremgår af Regeringens Lovprogram for 2023/2024, at Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes fremlagt i Folketinget i februar 2022.

3. Limfjordsforbindelse over Egholm indgår som et prioriteret projekt i både den Regionale Udviklingsstrategi og den fælles nordjyske Masterplan for Bæredygtig Mobilitet.

Proces fra VVM til anlægslov
Der blev i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse i tre forskellige linjeføringer: Østforbindelsen (paralleltunnel), Lindholmlinjen og Egholmlinjen. I 2012 blev Lindholmlinjen fravalgt og i 2014 blev Egholmlinjen valgt og arealreservationen til Østforbindelsen blev opgivet.

I perioden 2019-2020 gennemførte Vejdirektoratet en fuld miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye undersøgelser, analyser,

miljøvurderinger mv.

Et efterfølgende udkast til anlægslov var i høring fra 3. december 2021 til 2. januar 2022, men på baggrund af de modtagne høringssvar blev det besluttet at udskyde fremsættelsen af anlægsloven, så der kunne gennemføres en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand.

Vejdirektoratet har siden efteråret 2022 gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Her er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvenvsvurdering, supplerende bilag IV-vurderinger af flagermus, odder og padder samt vurdering af fugle omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet. Der er gennemført supplerende vurderinger af målopfyldelse for overfladevands- og grundvandsforekomster.

Kommunikation og dialog

Forretningsudvalget 11-12-2023

Forretningsudvalget traf på mødet den 11. december 2023 følgende beslutning:

Forretningsudvalget bad Administrationen udarbejde en sagsfremstilling med tilhørende udkast til høringssvar, som sendes i kort skriftlig høring, inden Regionsrådets møde den 18. december 2023.

Per Larsen deltog ikke i sagens behandling.

Sagen er den 13. december 2023 sendt i skriftlig høring i Forretningsudvalget med frist den 15. december.

Der var ikke ved fristens udløb fredag den 15. december 2023 kl. 09.00 indkommet bemærkninger.

Indstilling

Forretningsudvalget indstiller, at Regionsrådet:

1. Godkender vedlagte høringssvar.

Referat

Regionsrådet traf på mødet den 18. december 2023 følgende beslutning:

Et flertal i Regionsrådet (A, C, D, I, V, Æ, i alt 32) godkendte høringssvaret.

Et mindretal (5 i alt) bestående af Ø (2), F (2) og B (1) kunne ikke godkende høringssvaret.

På anmodning fastsatte formanden en frist til tirsdag den 19. december 2023 ved arbejdstids ophør for fremsendelse af en begrundelse fra mindretallets side, der kan medsendes høringssvaret.

Malou Skeel, Per Kjeldsen, Morten Klessen og Torben Ringe Christensen deltog ikke i sagens behandling.

Bilag

1. Høringsbrev vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
2. Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
3. Høringsbrev vedr. supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse.
4. Forslag til høringssvar, 3. limfjordsforbindelse

Tommy Tvedergaard Madsen

Emne: VS: Høringssvar som aftalt

Fra: Susanne Vendelbo Flydtkjær <s.flydtkjaer@rn.dk>
Sendt: 19. december 2023 08:48
Til: Jørgen Krogh <joergen.krogh@rn.dk>
Cc: Søren Brunsholt Andersen <soeren.andersen@rn.dk>
Emne: Høringssvar som aftalt

Hej Jørgen

Her vores høringssvar

Enhedslisten han ikke tilslutte sig det høringssvar, som et flertal i regionsrådet har tilsluttet sig og fresender hermed eget høringssvar.

Høringssvar vedrørende forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Enhedslisten kan ikke tilslutte sig det høringssvar som et flertal i regionsrådet har tilsluttet sig, idet 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. Investeringen er ikke ud fra en samfundsøkonomisk beregning fornuftig så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, - og for en del en øgning af transporttiden - kan 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, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer. Denne stigning i CO_2 udslippet strider både mod statens og Region Nordjyllands klimapolitik – og medvirker stærkt til at klimamålene ikke kan nås.

Flere rammes af støj. Etableringen af motorvejen vil medføre at flere borgere i Nordjylland – især i Aalborg-området - vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og langt 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. Støj som påvirker 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. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, der kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes; samt at den lokale bestand af oddere på Egholm, som er beskyttet af EUs habitatsdirektiv, vil blive udsat for en væsentlig negativ effekt.

Grundvandet trues – vandkvalitet forringes. 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 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. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Alternativer til mere motorvej. Enhedslisten Nordjylland har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej i Aalborgområdet, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen i Aalborg 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 Region Nordjylland sammen med Aalborg Kommune 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 Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
- 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.

Med venlig hilsen

Susanne Flydtkjær
Regionsrådsmedlem
Vestre Fjordvej 34, 3. tv
9000 Aalborg
+4526853497
Ø ENHEDSLISTEN

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Strøybergs Minde Bestyrelse (stroeybergsminde@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg
Sendt: 29-12-2023 12:00
Bilag: Høringssvar vedr. forslag til Anlægslov 3L 2024 til Transportministeriet (1).pdf;

Hej Anders og TM,
Jeg fremsender hermed høringssvar på vegne af kolonihaveforeningen Strøybergs Minde. Vi fremgår ikke explicit af jeres høringsliste, men er ligesom HF Vesterkær et af fire kolonihaveforeninger beliggende ved Annebergvej i Aalborg Vestby, som alle bliver væsentligt berørt af følgevirkningerne af et nyt motorvejsanlæg over Egholm og vest om Aalborg.

Vi håber at vores bekymringer tages i betragtning i den videre behandling af lovforslaget.

Venlig hilsen
Annette Rosenbæk
Formand
HF Strøybergs Minde

Til
Transportministeriet trm@trm.dk
att. Anders Petersen arp@trm.dk

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Kolonihaveforeningen Strøybergs Minde gør hermed indsigelse mod anlægsloven vedrørende en vestlig 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Til brug for den videre behandling af lovforslaget skal vi særligt gøre opmærksom på tre forhold ved det foreslåede vejanlæg, som væsentligt berører vores medlemmers interesser på en negativ måde:

- ➔ Fordobling af biltrafikken på Annebergvej vil medføre forringet mobilitet for bløde trafikanter.
- ➔ Kolonihavernes belastning med trafikstøj vil blive væsentligt forøget
- ➔ En vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil ødelægge det unikke rekreative fjordlandskab, som vores kolonihaver indgår i.

Betydningen af de negative konsekvenser uddybes herunder.

Øget biltrafikbelastning skaber utryghed og forringer mobiliteten for cyklister og gående
Kolonihaverne er en del af Aalborgs kulturarv. Bevægelsens ophavsmand var aalborgenser, og siden 1930'erne har beboerne i tætbyens lejligheder kunnet finde et rekreativt fristed i de grønne havefællesskaber ved Annebergvej. Kolonihaverne ligger typisk i gå- og cykelafstand fra hvor vi bor, og vi kolonister tager i "haven" både efter arbejdstid, i weekenderne og i ferier. En del af os flytter endda ud i kolonihaven om sommeren, så haven er også vores sommerbolig og rammen om vores medlemmers hverdagsliv.

Annebergvej er kolonihavernes link til resten af byen og til fjorden. Og om sommeren er det den vej, vi bor ved. Vi krydser den til fods og på cykel flere gange dagligt, og allerede i dag kan det føles utrygt at lade ungerne tage turen alene, for der er en del biltrafik på Annebergvej og bilerne kører hurtigt. VVM-undersøgelsen viste, at der må forventes en fordobling af trafikken på Annebergvej, hvis vejen bliver tilkørselsvej til motorvejen. Det vil uundgåeligt gøre det endnu mere uoverskueligt og farligt at krydse vejen.

Øget trafikstøj belaster sundhed og livskvalitet
Kolonihaverne ved Annebergvej indgår i et sammenhængende rekreativt område med boldbaner, rideskole, fjordpark, lystbådehavne, campingplads mm. Beliggenheden gør, at man her næsten kan have en oplevelse af at "være på landet", selv om vi faktisk befinder os lige i kanten af den tætte by.

Vi er taknemmelige for, at vores kolonihaver ligger så relativt fredeligt. Ikke mindst fordi det i dag er alment kendt at trafikstøj er en alvorlig sundhedstrussel. VVM-undersøgelsen forudså, at trafikstøjen på Annebergvej efter realisering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil øges med 3 dB. I dag er det kun de haver, der ligger i umiddelbar nærhed til Annebergvej som plages af trafikstøj, men vi frygter, at langt flere havelejere vil blive belastet, hvis Egholmlinjen realiseres.

I vores optik er øget trafikstøj et skridt i den helt forkerte retning - både konkret for vores kolonihaver - men også for det rekreative bylandskab i vestbyen som helhed. En larmende storby har brug for "stilleområder" til gavn for folkesundhed og livskvalitet.

En Egholmforbindelse vil ødelægge et unikt uforstyrret rekreativt fjordlandskab
Det særlige ved den vestlige del af Aalborg er det rige fritidsliv, de mange rekreative muligheder og nærheden til fjordens uforstyrrede landskab. Det er denne grønne oase, vores kolonihaver indgår i, og vi glædes dagligt over de muligheder, det giver. Muligheden for at gå tur, at cykle, løbe, sejle, padle og svømme. Muligheden for at opleve naturen, dyrelivet, fuglene, at få jord under neglene og vand mellem tæerne. Muligheden for at

sanse. Muligheden for at få perspektiv på livet, fordi der ved Limfjorden er vid horisont og “højt til loftet”. Muligheden for at man - trods tiltagende urbanisering af Aalborg - stadig også kan opleve fred og ro

Om sommeren tager vi færgen til Egholm. Her kommer man i løbet af en 5 minutters sejltur helt væk fra storbyen. Vi tager på søndagsudflugt. Vi går på opdagelse, bader, leger, kravler i træer, sover i shelters, går tur, plukker urter og samler tang. Måske har vi en madkurv med, som vi nyder med fjordvand og sand mellem tæerne. Måske bruger vi de sidste rester af en kødpølse til at fange krabber med en tøjklemme i snor. Det elsker ungerne.

En Egholmforbindelse vil endegyldigt ødelægge det uforstyrrede rekreative fjordlandskab i den vestlige del af Aalborg. Og det er både landskabets skønhed, naturen, de rekreative muligheder og aalborgensernes livskvalitet, som er på spil. Det er uerstattelige værdier, som i givet fald ofres - og det tilmed til fordel for en alt for dyr og gammeldags infrastrukturinvestering af beskeden samfundsmæssig nytteværdi.

Afsluttende bemærkninger
Udover de alvorlige negative konsekvenser som vejanlægget vil få lokalt for vores medlemmer, så vil en motorvejsforbindelse for biler være et skridt i den helt forkerte retning, i en tid der mere end nogensinde skriger på politikere, der tager deres ansvar for klimaet alvorligt.

Vi håber og tror på, at det stadig kan nås at bremse en alvorlig fejltagelse og opfordrer på vegne af medlemmerne i haveforeningen Strøybergs Minde til, at den foreslåede anlægslov vedr. en vestlig 3. Limfjordsforbindelse droppes.

Venlig hilsen
Haveforeningen Strøybergs Minde
v. Formand Annette Rosenbæk
Borgergade 18, 3. th
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: DATA GeoHav (data@geohav.dk)
Titel: bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 27-12-2023 01:47
Bilag: 20231227_høringssvar.pdf; Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen.pdf; 20230927_598647543848748_indledende_vurdering_analyseresultater.pdf;

Hermed fremsendes GeoHavs kommentarer til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vedhæftet som **20231227_høringssvar.pdf**

Vedhæftet er øvrige relevante materialer.

GeoHav anmoder om bekræftigelse på Transportministeriets rettidige modtagelse af disse fremsendte kommentarer.

med venlig hilsen

Sarah Emilie Rasmussen
Tænketanken GeoHav
Døgnvagt/Hotline 28 83 11 81

HØRINGSSVAR

27. december 2023
Initialer: SR, JJ, AR, MR & TH

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

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

Hermed GeoHavs kommentarer til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - i det følgende benævnt som *lovforslaget*.

Væsentlige fejl og mangler i samt udeladelser fra de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet betyder, at kumulative effekter fra anlæg af 3. Limfjordsforbindelse i et område, som gennem et halvt århundrede har været påvirket af opfyld i Limfjorden med asbestholdige materialer i et omfang af minimum 550.000 ton, ikke er tilstrækkeligt belyst, da;

* Transportministeriets egen viden om disse opfyldninger i form af sagsakter under journal S 1200-12 samt S 1200-21 fra ministeriet for offentlige arbejder ikke har været inddraget i de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet af 2011, 2021 eller 2023.

* Resultaterne af de gennemførte undersøgelser, som angiveligt påviser, at der ikke er asbest i fjordbunden, ikke indeholder de oplysninger, der med rimelighed kræves for at nå frem til, at der ikke er asbest i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå. Tekniske detaljer i resultaterne åbner derimod op for et mørketal på 133 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund, som skal bortgraves i forbindelse med anlæg af den i *lovforslagets* § 1 punkt 1 benævnte *sænketunnel under Limfjordens sydlige løb*. GeoHav har i tidligere publikation [1], hvilken er medsendt dette høringssvar, gennemgået disse resultater og fundet dem videnskabeligt uredelige.

* Asbestholdige materialer er at forefinde i bekymrende og væsentligt omfang adskillige steder i linjeføring og undersøgelseskorridor for 3. Limfjords-forbindelse, herunder tracéet for den i *lovforslagets* § 1 punkt 1 benævnte *sænketunnel under Limfjordens sydlige løb*, hvilket er udførtligt dokumenteret i medsendt materiale [2].

---

[1] Indledende vurdering af SWECOs orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse
DOC ID 598647543848748, GeoHav 27. september 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/598647543848748.pdf

[2] Høringssvar til Vejdirektoratets høring af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse; Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen, GeoHav 23. december 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

De udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet efterlever således ikke de i miljøvurderingslovens § 20 foreskrevne krav, om at oplysningerne i *vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet* skal *være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet*, hvilket kan have den følge, at bortgravning af 700.000 kubikmeter blødbund i forbindelse med anlæg af 3. Limfjordsforbindelse kan frigive en ukendt mængde asbestholdigt materiale, som føres bort af markante strømforhold i Limfjorden, hvorved dette kan opskylle på kyststrækninger i øvrige indre danske farvande, udtørre og udgøre en markant trussel mod regional og national folkesundhed.

GeoHav finder det efter *lovforslagets* § 6 stk. 3 uhensigtsmæssigt, at *Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet*, da Transportministeren ved overtagelse af øvrige administrative myndigheders beføjelser tilsidesætter disse øvrige administrative myndigheders kompetencer - nødvendige fagkompetencer, hvis fravær kan resultere i væsentlige påvirkninger på miljøet samt på menneskers sundhed, da det *ikke er muligt at oprense asbest i vandsøjlen* [3].

Da anlægsprojektet efter *lovforslagets* §§ 1 stk. 1, 3 skal gennemføres inden for rammerne af de foreliggende *udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet*, hvilke på baggrund af væsentlige fejl og mangler heri ikke belyser faktiske og vitale påvirkninger af miljøet og dermed kumulative effekter på menneskers sundhed, henstiller GeoHav til, at *lovforslaget* forkastes.

[3] Transportudvalget 2020-21 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 617
Transportministeren 20. juli 2021
https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/617/svar/1800485/2430327.pdf

HØRINGSSVAR

23. december 2023
Initialer: JJ, AR, TH, SR & MR

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

Kort sammenfatning om asbestfund i Egholmlinjen

Herunder vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, hvori GeoHav grafisk og under inddragelse af fotodokumentation har placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.



Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og ANGIVELIGT med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWECO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht har på samråd og i ministersvar til Transportudvalgets spørgsmål 515, 523 samt 689 (vedlagt som bilag) fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen.

Åbent samråd om linjeføring over Egholm
Folketingets Transportudvalg 10. juni 2022

https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen, hvilket er beskrevet i vedhæftede 20211101_viden_om_lokalitet1000.pdf

Viden om lokalitet 1000
GeoHav 1. november 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget.

Eternit på verdens ende
GeoHav 12. oktober 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023.

Feltnotat for dykkerundersøgelse i tracéet for Egholmlinjens planlagte sænketunnel d. 18. juni 2023
GeoHav 24. juni 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren.

Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen
GeoHav 12. maj 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/375965668171916.pdf

Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf

Asbest-notatet opfølgende
GeoHav 22. september 2021

https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf

Flyfotokortlægning - Mølholm Asbestdeponi
GeoHav 10. februar 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

ASBEST-NOTATET LIGHT
REDEGØRELSE OM ASBEST I EGHOLMLINJEN - på pixi-niveau
GeoHav 14. februar 2023

https://www.geohav.dk/pdfarchive/258958744692423.pdf

Transportministeriet

Transportministeren

3. juni 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 11. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 515:

Ministeren svar på TRU alm. del - spørgsmål 411 lyder sådan: På baggrund af de gennemførte miljøundersøgelser forventer Vejdirektoratet ikke at skulle håndtere havbundssediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen. Vil ministeren oplyse, om det helt konkret betyder, at jorden ikke undersøges for asbest, og at jorden bliver flyttet uden yderligere undersøgelser?

Svar:

Der er ikke kendte forekomster eller deponier af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen ved Limfjorden. Derfor forventer Vejdirektoratet ikke at skulle håndtere havbundssediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen.

Dette ændrer dog ikke på, at der i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive foretaget grundige undersøgelser af tracéet, og at der er helt klare retningslinjer for en forsvarlig håndtering af et eventuelt fund af asbestholdige materialer i forbindelse med et kommende anlægsarbejde.

For en nærmere uddybning af de påtænkte undersøgelser skal jeg henvise til mit svar på spm. 523 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht

Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

3. juni 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 523:

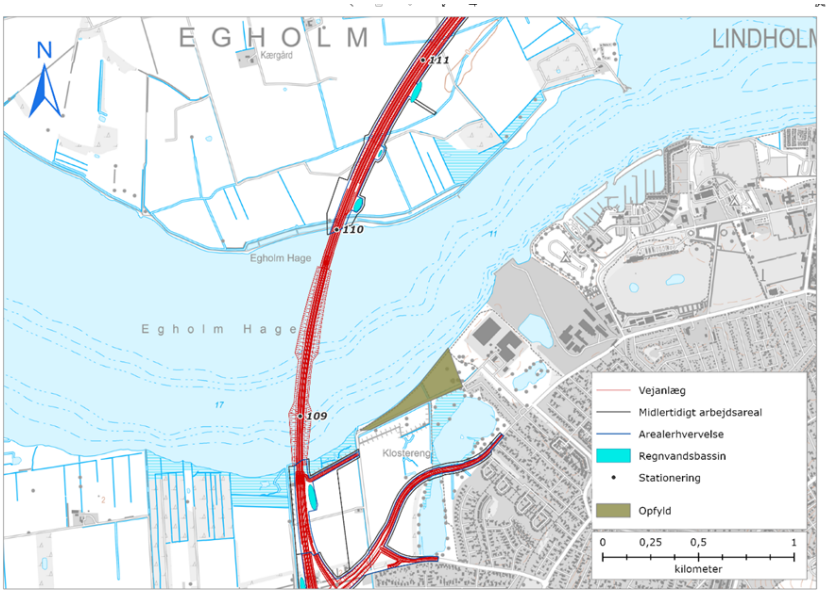
Vil ministeren med henvisning til redegørelsen fra tænketanken Geohav »Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen« af 12. maj 2021 oplyse, hvilke muligheder ministeren har for at få en bedre afdækning af de affaldsstoffer, som siden 1976 er deponeret i og omkring Limfjorden, samt muligheder for at få undersøgt, hvilke affaldsstoffer der stadig befinder sig i områderne, som bliver påvirket og/eller involveret i etableringen af en ny limfjordsforbindelse?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

”Det er kendt, at der kan findes områder, hvor der findes nedgravede, asbestholdige materialer i området langs Limfjorden. Der er dog ikke kendte forekomster eller deponier indenfor det planlagte tracé for Egholmlinjen.

Omkring 300 meter øst for selve linjeføringen er der tilbage i 1977 givet tilladelse til deponering af asbestholdige materialer i et område. I den opdaterede VVM for Egholmlinjen er området indtegnet som opfyld, som vist på kortet nedenfor.



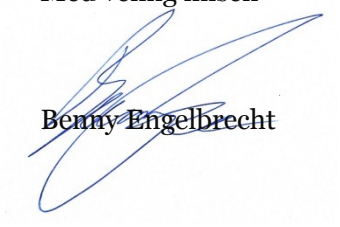
En problematik med eventuelle, ukendte forekomster af nedgravede asbestholdige materialer i selve traceet for motorvejen løses i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af f.eks. asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

Ved afgravning af asbestholdigt jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt for at hindre spredning af asbesten. Desuden vil der blive stillet krav til transport af asbestholdigt materiale for også her at hindre en spredning af asbestholdigt støv.

Eventuelle asbestholdige materialer vil blive sendt på deponi, som er godkendt til modtagelse heraf. Problematikken vedr. afgravning, transport og deponering af jord, der indeholder asbestholdige materialer er en kendt problemstilling fra mange bygge- og anlægsopgaver. Hvis der findes asbestholdige materialer tæt ved Limfjorden, kan undersøgelsen suppleres med udtagning af prøver af havbunden til analyse af, om der findes asbest her."

Det følger af Vejdirektoratets oplysninger, at der er helt klare retningslinjer for håndteringen af et eventuelt fund af asbestholdige materialer i forbindelse med anlægsarbejdet for 3. Limfjordsforbindelse via Egholmlinjen, og jeg er derfor helt tryg ved, at et kommende anlægsarbejde vil ske på forsvarlig vis.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht

Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

18. august 2021
2021 - 4854

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. juli 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (UFG).

Spørgsmål nr. 689:

Ministeren oplyser i svar på TRU alm. del - spm. 617, at det ikke er muligt at oprense asbest i vandsøjlen. Vil ministeren oplyse, om det er vurderet, hvor meget asbest, der kan forventes frigivet i vandsøjlen i forbindelse med anlægsfasen for Egholmmotorvejen, og herunder hvilke miljømæssige konsekvenser, dette forventes af have efterfølgende i forhold til mennesker, der anvender fjorden til badning og fiskeri, fjordarealerne til rekreative formål, samt for arterne på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området (F1, N15 og H15) og borgerne i de nærliggende boligområder?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

"Der er ikke kendte forekomster af asbestdeponering i renden for den planlagte sænketunnel, og havbundssedimentet er ikke undersøgt for eventuelt indhold af asbestfibre.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med detailprojekteringen undersøge havbundssedimentet i tunnelrenden i samråd med Miljøstyrelsen.

Når resultatet foreligger, vil det blive vurderet, om der eventuelt er sundhedsmæssige og miljømæssige forhold, der skal tages hånd om i forbindelse med håndteringen af sedimentet fra tunnelrenden."

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht

NOTAT

27. september 2023
Initialer: TH, SR, JJ & MR

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

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

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

Indledende vurdering af SWECOs orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse

Vejdirektoratets analyseresultater fra NaturFocus' seneste prøver i Limfjordens havbund beror på urealistisk høje detektionsgrænser, hvor 71,4 % af de analyserede stofparametre, som i Analyse-kvalitetsbekendtgørelsen har fastsatte krav til detektionsgrænse, ikke er analyseret korrekt under hensyntagen hertil.
Disse overskrider gennemsnitligt de respektive kravværdier 25 gange og kan derfor ikke betragtes som videnskabeligt redelige.

Transportminister Thomas Danielsen har på baggrund af disse seneste analyseresultater af prøver i Limfjorden konkluderet, *at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå*.
Denne konklusion om projektets ikke væsentlige indvirkninger på miljøet er usagligt begrundet, da den for asbest benyttede detektionsgrænse ligeledes er urealistisk høj.
Asbest vurderes som *påvist* eller *ikke påvist*, hvorimod den benyttede detektionsgrænse på 100 miligram asbest pr. kilo udtørret havbundsmateriale efterlader et muligt mørketal på henholdsvis 133 ton asbest i tracéets blødbund og 26 ton asbest i det forudsatte gravespild som følge af mobilisering af dette materiale ved kommende udgravning.

Resultaterne indeholder således ikke de oplysninger, der med rimelighed kræves for at nå frem til, *at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå*.

Da GeoHav har gjort fund af eternit direkte i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, betvivler GeoHav validiteten af de gennemførte undersøgelser.

NOTAT

27. september 2023
Initialer: TH, SR, JJ & MR

Baggrund

For kvalificering af dette notat kvalificering henvises der til tidligere transportminister Benny Engelbrechts gentagne fastholdelse af Vejdirektoratets påstand, om *at der ikke er kendte forekomster eller deponier af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen ved Limfjorden* [1].

Daværende transportminister Benny Engelbrecht har endvidere oplyst;

* at Vejdirektoratet ikke forventede *at skulle håndtere havbunds-sediment forurenet med asbest i forbindelse med udgravning af renden til sænketunnelen* [2].
* *For så vidt angår eventuel forekomst af asbest i havbundssedimentet, vil Vejdirektoratet inden anlægsarbejdet igangsættes, undersøge havbundssedimentet i tunnelrenden for forekomst og mængde af asbestfibre i samråd med Miljøstyrelsen*,
* samt at *planlægningen af den konkrete prøvetagning i Limfjorden samt den efterfølgende analyse af sedimentprøverne vil blive udført af virksomheder, som vurderes at have tilstrækkelig ekspertise inden for dette felt* [3].

I forhold til anlæg af en sænketunnel syd for Egholm har GeoHav ud fra omfanget af opskyllende eternit i varierende nedbrydningsgrader i høringssvar påpeget, *at de pågældende 1.000.000 kubikmeter havbundsmateriale, **som skal bortgraves**, kan indeholde anseelige mængder asbest og eternit* [4].

---

[1] Åbent samråd om linjeføring over Egholm 10. juni 2021
https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm
Herunder transportministerens talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmålet
https://www.geohav.dk/pdfarchive/615658366897142.pdf

Møde i salen 1. december 2021. 1.6) Spm. nr. S 220: Om asbest i fjordbunden fra Susanne Zimmer (FG), talepunkt 86
https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20211/salen/27.aspx#tab-2

[2] Transportudvalget 2020-21 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 515
Transportministeren 3. juni 2021
https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/515/svar/1790901/2409778.pdf

[3] Transportudvalget 2021-22 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 13
Transportministeren 8. november 2021
https://www.ft.dk/samling/20211/almdel/TRU/spm/13/index.htm

[4] Høringssvar til Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
GeoHav 9. december 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/492212418338656.pdf

GeoHav kan desuden ud fra tidligere efterforskning [5] konstatere;

* at deponier i kort afstand til det planlagte tracé for Egholmlinjens sænketunnel blev opfyldt uden fyldestgørende inddæmning i perioden 1960 til 1974 og videre mangelfuld inddæmning samt kystsikring frem til 1988.

* at denne mangelfulde inddæmning samt kystsikring har resulteret i spredning af deponeret materiale til søterritoriet,
* hvilket med stor sandsynlighed har haft den følge at asbestholdigt eternit fortsat opskyller meget tæt på tracéet for Egholmlinjens sænketunnel, i hvilket hovedparten af Vejdirektoratets analyserede prøver er udtaget.

* at der under en dykkerundersøgelse [6] blev påvist eternit i det øverste lag af havbunden i dette tracé GeoHav 18. juni 2023.

* at brudstykker af eternit i variende størrelse er en synlig faktor på samtlige kyststrækninger, som berøres af Egholmlinjen.

Relevant viden fra tidligere havbundsundersøgelser

I 2006 gennemførtes undersøgelser[7] på 15 stationer i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, hvor det blev tilstræbt *at udtage prøver fra overfladen og ned til 20 cm´s dybde. Som oftest var det kun muligt at udtage en mindre andel*. Disse prøver var præget af sand og blev undersøgt for de gængse tungmetaller - men ikke for asbest.

I 2019 gennemførte NaturFocus undersøgelser[8] i 6 delområder i tracéet for Egholmlinjen sænketunnel, hvor de øverste 0-30 cm blev undersøgt for de gængse tungmetaller - men ikke for asbest. Særligt i tracéets sydlige forløb forekom der intakte aflejringer(ler) i de øverste 0-30 cm.

GeoHav bemærker, at tidligere Transportminister Benny Engelbrecht fejltolkede disse tidligere undersøgelser med udtalelsen, *at der er foretaget analyser af forurening af fjordbunden i Limfjorden, og der er jo*

---

[5] Flyfotokortlægning - Mølholm Asbestdeponi
GeoHav 10. februar 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf

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

[6] Feltnotat Dykkerundersøgelse 18. juni 2023
GeoHav, 24. juni 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf

[7] Teknisk notat, 3. Limfjordsforbindelse - Konsekvensvurdering for marine Natura 2000 habitater og arter
COWI for Nordjyllands Amt September 2006
https://www.geohav.dk/pdfarchive/248573677132594.pdf

[8] Teknisk baggrundsnotat - Kemiske og fysiske sedimentforhold
Naturfocus 2020
https://www.geohav.dk/pdfarchive/434759742168172.pdf

heller ikke fundet asbest i den forbindelse [9].
Transportministeren redegjorde i samme kontekst videre for, at *der kommer altså til at blive lavet en undersøgelse af havbunden, inden vi sætter selve anlægsarbejdet i gang*.

Nye supplerende undersøgelser

Ovennævnte på linie 10 - 17 samt 47 - 53 undersøgelser, som Transportministeren henviste til, blev gennemført slut april/start maj 2023 ligeledes af NaturFocus, hvorefter prøverne blev analyseret af ALS Denmark A/S frem til august.

SWECOs orientering [10] herom til Vejdirektoratet er dateret 6. september 2023 og udarbejdet til Vejdirektoratet, som offentliggjorde denne 13. september 2023.

SWECO fremsætter heri påstand, om at *der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver,* samt at der for de øvrige hovedgrupper i større eller mindre omfang er *konstateret indhold der overstiger målemetodernes detektionsgrænser*.

Det kommende forløb for tunnelen syd for Egholm repræsenteres af delområderne 1 - 15, som hver er *en blandingsprøve sammenstukket af 5 delprøver udtaget med kajakrør fra de øverste ca. 30-60 cm af sedimentet i hvert af de angivne prøveområder*.
De faktiske analyserapporter herfor [11] er ikke anført prøvetagningsdybde, hvorfor GeoHav antager, at sedimentlaget 0 - 30 cm tydeligvis ikke indgår i undersøgelserne.
Det er i orienteringen endvidere anført at *delprøverne fra kajakrørene er udsorteret i 2 dybder som repræsenterer hhv. toppen af prøven (A prøven – "Above") og bunden af prøven (G-prøven – "Glacial") i kajakrøret*, samt at i *de kajakrør, hvor sedimentationslaget har kunnet adskilles visuelt fra de underliggende intakte aflejringer, er udsorteringen fortaget, så A prøven består af sedimentationslaget, mens G prøven består af de intakte aflejringer. I de øvrige rør er prøvematerialet delt ligeligt i 2*.

[9] Møde i salen 1. december 2021. 1.6) Spm. nr. S 220: Om asbest i fjordbunden fra Susanne Zimmer (FG), talepunkt 90

[10] Orientering om opnåede analyseresultater ved prøvetagning af sediment i forbindelse med forarbejder til 3. Limfjordsforbindelse.
SWECO 6. september 2023
https://www.geohav.dk/pdfarchive/614951476874998.pdf

[11] Bilag 1 (vedlagt dette notat)
https://www.geohav.dk/pdfarchive/328114613966927.pdf

GeoHavs bemærkninger

SWECOs orientering fremsætter påstand om, at sedimentprøver udtaget i havbunden i 30-60 cm dybde i sænketunnelens tracé indeholder både sedimentationslag og intakte aflejringer.
Det interessante heri er, at specifikt delprøverne D1, D2 & D3 i sedimentundersøgelser af 2019 (linie 43 - 46) for sænketunnelens tracé påviser intakte aflejringer allerede i dybden 0-30 cm i tracéets sydlige forløb.

Der er således uoverenstemmelser mellem SWECOs orientering til Vejdirektoratet af 6. september 2023 og observationer i NaturFocus sedimentundersøgelser af 2019.

Særligt for Delprøve D3-1 beskrives bundforholdene i sedimentundersøgelserne af 2019 som *blød silt m. tomme skaller, uden vegetation*.
Denne prøve er udtaget ca. 22 m. fra den position, hvor GeoHav m.fl. som benævnt på linie 34 - 35 har gjort fund af eternit øverst i blødbunden under forhold som matcher bundforholdene beskrevet ovenfor.

Da den øverste del af havbunden i dybden 0 - 30 cm i henhold til betragtninger benævnt på linie 72 - 88 ikke er undersøgt, finder GeoHav det usagligt og utilstedeligt, at udelukkende sedimentundersøgelser af dybereliggende havbundsmateriale danner grundlaget for Transportminister Thomas Danielsens udtalelse af 13. september 2023, om *at det er en god nyhed, at undersøgelserne viser, at der hverken er asbest eller PFAS i det område af havbunden, hvor den 3. Limfjordsforbindelse skal gå. Der har været lokal bekymring for, at der skulle være uopdaget asbest. Nu er det undersøgt, og der er heldigvis intet, der giver grund til bekymring*.

GeoHav påpeger, at analyser for asbest generelt resulterer i *påvist* eller *ikke påvist*.

Analyserapporterne i bilag 1 anfører for asbest uagtet typen konsekvent <100 mg asbest/KG ts under henvisning til analysemetode VDI 3866 part 6, hvilken specificerer kvalitativ påvisning af asbest i tekniske produkter, hvis asbestmassefraktion er mindst 1 %.

GeoHav vurderer heraf, at den benyttede metode ikke kan benyttes med videnskabelig vished, da den benyttede detektionsgrænse svarer til en asbestmassefraktion på 0,01 % [12].

Således er den benyttede detektionsgrænse på 100mg asbest/KG ts urealistisk høj og dermed uredelig.

100mg asbest, som er den benyttede detektionsgrænse, svarer typisk til 39,2 kubikmilimeter asbest, hvis man beregner med den typiske densitet [13] på 2,55 ton/m3. Dette åbner op for et markant mørketal for muligt asbest i fjordbunden.
Således kan der som følge af de forholdsvist høje detektionsgrænser

[12] 100 mg = 0,0001 kg
0,0001 kg / 1 kg = 0,01 %

[13] Asbest har typisk en densitet på 2,55 ton/m3 eller 2,55 g/cm3 eller 2,55 mg/mm3

optræde op til 39,2 kubikmilimeter asbest pr. kilo tørt materiale, som der ikke er taget højde for i de udførte undersøgelser.

I MKR [14] 2021, afsnit 3.4.5 forudsættes et gravespild på 20 % af de 700.000 kubikmeter gytje, som udgør det øverste sedimentlag af afgravningen i forbindelse med Egholmlinjens sænketunnel.
Som gennemgået i dette notat på linie 72 - 88 karakteriserer analyserne af de 15 A-prøver i Egholmlinjens sænketunnels tracé delvis sedimentations-laget i henhold til betragtningerne i SWECOs orientering.
Disse 15 A-prøver påviser et gennemsnitligt tørstof-indhold på 73,8 % samt en gennemsnitlig massefylde på 1.901,467 kg/m3.
De 6 delprøver fra sedimentundersøgelserne af 2019, hvilke repræsenterer det øvre sediment i dybden 0 - 30 cm, påviser et gennemsnitligt tørstof-indhold på 66,5 %. Heraf antager GeoHav, at massefylden af det øvre sediment i dybden 0 - 30 cm kan være lavere.

Betragtes den gennemsnitlige massefylde på 1901,467 kg/m3 i A-prøverne alligevel som repræsentativ for de 700.000 kubikmeter gytje, som skal afgraves, svarer en detektionsgrænse på 100 kg asbest/KG ts til et mørketal på 133.102,69 kg eller 133 ton asbest.

Perspektiverende tager Asbestbekendtgørelsens bilag 2 *tages kun fibre, der er længere end fem mikrometer og tyndere end tre mikrometer* (µm)*, og hvor forholdet længde/tykkelse er større end 3:1, i betragtning* ved måling af asbest i luft.

Her ud fra tages der hypotetisk udgangspunkt i en typisk fiberstørrelse på 9 µm i længden og en diameter på 3 µm med en beregnet volumen på 0,000027 mm3, hvorfor den benyttede detektionsgrænse på 100 mg asbest/KG ts ud fra betragtningen benævnt linie 114 - 120 kan svare til 1.452.432 fibre [15].
Overføres dette til 700.000 kubikmeter gytje, estimeres mørketallet til 1.933.226.062.000.000 fibre.

GeoHav benytter generelt ikke wikipedia som officiel kilde. Wikipedia [16] anfører dog, at et typisk asbestfiber kan have en længde på 3,0-20 µm og en diameter på 0,01 µm. Med udgangspunkt heri svarer den benyttede detektionsgrænse til mellem 196.078.430 (20 x 0,01 µm) til 1.307.189.533 (3 x 0,01 µm) fibre.
Overføres disse til 700.000 kubikmeter gytje, estimeres mørketallet til mellem 260.985.664.800.000.000 (20 x 0,01 µm) til 1.739.904.432.000.000.000 (3 x 0,01 µm) fibre.

Da der som benævnt på linie 121 - 123 tidligere er forudsat et gravespild på op mod 140.000 m3, estimerer GeoHav, at der heri vurderet ud fra den benyttede detektionsgrænse for asbest kan være et mørketal på 26,6 ton [17] asbest.

---

[14] 3. Limfjordsforbindelse - Opdatering af VVM for Egholmlinjen Miljøkonsekvensrapport Rambøll for Vejdirektoratet februar 2021
https://www.geohav.dk/pdfarchive/498226841543688.pdf

[15] 39,215686 mm3 / 0,000027 mm3 = 1.452.432,926 fibre

[16] https://da.wikipedia.org/wiki/Asbest

[17] 1901,467 kg/m3 * 140.000 m3 * 0,0001 kg = 26.620,538 kg asbest

Ved gennemgang af de til SWECOs orientering i Bilag 1 vedlagte analyserapport overlapper 42 analyseparametre med Analysekvalitets-bekendtgørelsens tabel 1.12 om *overvågning af marint sediment*, hvor krav til detektionsgrænse (LD) er anført.
Ud af disse 42 analyseparametre efterlever 30 (71,4 %) ikke den fastsatte kravværdi for detektionsgrænse. Disse 30 analyseparametre er listet på side 8 med anførsel af, hvor mange gange den benyttede detektionsgrænse ligger over den anførte kravværdi i Analysekvalitetsbekendtgørelsen;

30 analyseparametre ligger gennemsnitligt 25,7 gange over de anførte krav til detektionsgrænser i marint sediment i henhold til Analysekvalitets-bekendtgørelsen.
GeoHav finder dette betænkeligt, da disse analyseparametre antages udledt fra Renseanlæg Vest's slamdeponi til Svanholmgrøften med Limfjorden som recipient ved dennes udløb få hundrede meter østligt sænketunnelens tracé.

For asbest samt PFAS-stofferne forefindes der ikke krav til detektionsgrænse for analyse på marine sedimenter jf. Analysekvalitets-bekendtgørelsen. GeoHav finder dog de for PFAS-stofferne benyttede detektionsgrænser urealistisk høje.

Da asbest påvises ved tilstedeværelsen af et fiber, er grænsen for *påvist/ikke påvist* således 0 (null). Antages denne værdi hypotetisk som kravværdi til detektionsgrænse, og antages en generel fiberstørrelse som benævnt linie 147 - 154 på 20 µm i længde og en diameter på 0,01 µm, overskrider den benyttede detektionsgrænse på 100mg asbest/KG ts den hypotetiske kravværdi 196 mio. gange [18].

[18] 100 / (0,02 mm x 0,00001 mm * 2,55mg/mm3) = 196.078.431,4

analyseparameter	x kravværdi
Arsen	5
Acenaphten	20
Acenaphtylen	20
Anthracen	1,33
Benz(a)pyren	5
Benzo(b+j)fluoranthen	5
Benzo(ghi)perylen	10
Benzo(k)fluoranthen	5
Butylbenzylphthalat (BBP)	50
DBP (Dibutylphthalat)	50
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	50
DEP (Diethylphthalat)	50
Dibenzo(a,h)anthracen	10
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	50
Diisodecylphthalat (DiDP)	25
Dimethylphthalat (DMP)	50
DiNP (Diisononylphthalat)	25
Di-n-octylphthalat (DOP)	50
Fluoren	5
Indeno(1,2,3-cd)pyren	5
Kviksølv	2
Nonylphenoler (sum)	10
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	100
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	100
Phenanthren	3,33
Tributyltin, TBT-Sn	41
4-n-Nonylphenol	2
4-n-octylphenol	2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	20
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	20
SUM	771,66
gennemsnit	25,722

Bilag 1

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 25-08-2023
Version: 1
Modtaget: 08-05-2023
Analyseperiode: 08-05-2023 - 09-08-2023
Ordrenr.: 786152

Sagsnavn: P418
Lokalitet: 1-21, Limfjorden, Korridorer
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023
Prøvetype: Sediment
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/MK
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		74.7	75.1	80.3	66.6	72.2	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1849	1952	1991	1781	1784	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.2	1.7	1.5	3.2	2.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.5	6.3	2.5	4.2	3.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		3.8	2.1	4.3	4.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.090	0.031	0.099	0.084	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		5.7	18	6.7	6.4	4.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.1	22	4.9	4.7	6.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	<0.010	0.033	0.042	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.9	17	5.8	5.8	4.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		18	19	16	15	16	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5000	4300	4600	8300	6400	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		230	410	270	260	210	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		28	37	23	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	27	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	10	<10	<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	5.3	6.5	4.9	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	12	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	35	12	<10	67	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	13	<10	<10	35	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	15	<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	24	<10	50	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	17	<10	24	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	14	43	<10	50	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	18	<10	24	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	27	<10	35	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	72	120	<10	260	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	28	110	210	19	350	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	80.0	76.5	80.1	67.5	75.5	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	522	425	418	609	536	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106163/23	106164/23	106165/23	106166/23	106167/23		
Prøve ID:		1A	2A	3A	4A	5A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	79.9	78.5	81.5	68.1	77.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00018	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00030	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.000730	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		69.0	70.5	81.6	80.2	81.1	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2076	2047	1871	2094	1949	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.9	1.5	1.1	0.7	1.0	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.7	1.9	1.7	0.83	0.93	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		4.4	3.0	5.1	1.3	1.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.099	0.061	0.035	0.045	0.052	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		2.6	14	14	1.1	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.3	19	3.8	1.1	2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.018	<0.010	0.034	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		2.7	9.2	6.8	1.1	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		13	33	39	4.6	6.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5700	6700	6600	5600	4800	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		210	450	280	93	140	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		110	35	120	43	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		11	13	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		13	15	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		7.4	9.6	5.5	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		27	150	10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		11	53	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	29	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	39	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		12	22	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	31	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		23	81	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	24	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		14	30	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	95	430	16	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	240	530	140	43	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	79.0	74.6	81.6	82.7	80.9	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	378	597	491	586	330	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	79.2	77.4	80.1	84.9	80.9	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0013	0.0016	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106168/23	106169/23	106170/23	106171/23	106172/23		
Prøve ID:		6A	7A	8A	9A	10A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00013	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.000230	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	0.74	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	1.80	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		82.3	74.3	69.9	72.2	57.5	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1938	1870	1721	1930	1669	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.6	1.2	1.7	1.8	3.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.77	0.95	2.1	3.3	2.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.3	1.7	3.3	5.0	1.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		<0.020	0.032	0.060	0.13	0.077	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.5	1.9	4.8	8.5	16	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.0	1.3	2.8	5.3	8.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	0.029	0.031	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.3	1.7	4.5	7.8	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		3.9	5.5	11	19	71	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		2600	7300	5000	11000	16000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		120	130	200	250	740	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		14	43	28	<10	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	4.9	4.1	5.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	10	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	14	53	33	<10	51	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	82.3	73.6	71.6	72.8	67.7	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	240	481	570	868	1040	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	83.2	80.0	70.6	74.0	62.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	0.0012	0.0012	0.0012	0.0010	0.0012	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106173/23	106174/23	106175/23	106176/23	106177/23		
Prøve ID:		11A	12A	13A	14A	15A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		81.6	72.5	76.8	70.8	62.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2119	2039	2112	2182	1493	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.4	1.4	1.2	2.1	1.8	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.99	6.7	1.5	4.1	3.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.9	9.0	3.1	12	5.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.029	0.18	0.050	0.17	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.3	42	3.3	7.2	6.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.2	45	2.9	9.2	5.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	0.019	0.029	0.052	0.037	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.4	16	2.8	6.1	5.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		5.9	64	13	32	24	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		5000	5000	5500	4900	10000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		140	540	290	320	310	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		24	16	37	70	110	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	15	25	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Acenaphten		14	<10	<10	22	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		11	<10	<10	84	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		4.4	<4.0	12	29	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	11	19	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		13	<10	16	340	38	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	120	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	46	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	74	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	11	90	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	11	120	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		12	<10	15	150	30	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	11	63	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	11	22	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	13	88	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	40	<90	67	990	180	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	78	16	160	1400	360	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	81.9	76.8	73.4	77.8	61.3	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	310	603	454	644	1590	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	82.5	75.7	79.5	72.6	66.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	0.0011	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0015	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00011	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00015	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00018	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.000440	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106178/23	106179/23	106180/23	106181/23	106182/23		
Prøve ID:		16A	17A	18A	19A	20A		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		73.2	70.4	73.6	73.4	79.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1737	1934	2018	1932	1932	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.4	2.0	1.7	1.7	0.9	%	DS 204:1980
Arsen, As		7.4	3.7	<0.50	1.7	1.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		14	5.8	1.8	4.3	2.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.24	0.077	0.026	0.033	<0.020	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		34	13	<1.0	24	2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		21	8.1	<1.0	3.3	2.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	0.14	0.024	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		15	11	0.51	6.8	2.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		74	30	12	9.9	6.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		7300	5800	3600	3800	1800	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		1100	400	<50	97	150	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		30	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		15	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		8.5	<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		190	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		77	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		40	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		60	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		86	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		68	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Benz(a)pyren		150	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		41	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		17	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		58	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	640	<90	<90	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	850	<160	<160	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*3	<100					mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*3	69.3	67.5	70.0	73.0	71.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	1130	467	298	289	382	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106183/23	106184/23	106185/23	106186/23	106187/23		
Prøve ID:		21A	1G	2G	3G	4G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	73.2	76.1	73.6	73.4	75.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		64.5	53.4	75.3	79.6	77.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1812	1710	2104	1903	1776	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		3.4	4.0	1.1	0.6	0.8	%	DS 204:1980
Arsen, As		6.1	2.8	1.4	0.51	0.54	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		45	11	3.6	<1.0	<1.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.36	0.30	0.079	<0.020	0.027	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		10	9.8	2.9	<1.0	1.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		12	9.6	2.3	1.2	<1.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.17	<0.010	0.011	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		9.7	8.0	2.4	0.69	1.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		41	27	11	<3.0	<3.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		16000	33000	5500	1300	2900	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	51	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total kvælstof, N				700	450	470	mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		340	340	190	72	120	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		26	19	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		18	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		20	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		59	17	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		23	7.5	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		17	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		380	69	13	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		140	30	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		50	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		73	15	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		120	18	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		120	17	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		160	39	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		77	18	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		21	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		100	25	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	1100	220	13	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	1400	270	13	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	69.4	65.2	78.2	82.5	81.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	778					mg/kg TS	CSN ISO 11261

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	67.1	67.8	76.8	82.0	82.5	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	0.00023	<0.00010	0.00036	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	0.00011	<0.00010	0.00037	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106188/23	106189/23	106190/23	106191/23	106192/23		
Prøve ID:		5G	6G	7G	8G	9G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PCB congen 138	*5	0.00035	0.00011	0.00040	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00040	0.00015	0.00035	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	0.00017	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.00126	0.000260	0.00148	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.050	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.10	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<5.0	7.5	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	5.61	3.06	1.66	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	13.7	7.47	4.06	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		68.3	80.3	75.5	79.6	68.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1724	1873	1762	1731	1456	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.0	0.8	1.6	0.9	2.4	%	DS 204:1980
Arsen, As		1.8	1.4	1.2	2.5	2.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		2.5	1.5	2.2	4.3	3.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.078	0.041	0.048	0.10	0.063	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		4.0	2.2	3.3	8.1	6.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		3.1	1.5	2.0	5.0	5.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.028	0.022	0.024	0.011	0.011	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		3.5	2.0	2.9	7.5	6.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		9.3	5.4	23	17	15	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		8800	4000	3300	14000	16000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Total kvælstof, N					1600	2400	mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		190	120	130	200	230	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	<90	<90	<90	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	<160	<160	<160	<160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	73.3	75.7	76.8	69.6	66.8	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	622	213	548			mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	71.5	63.0	80.1	76.8	70.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106193/23	106194/23	106195/23	106196/23	106197/23		
Prøve ID:		10G	11G	12G	13G	14G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	<1	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		62.1	81.3	77.8	77.2	75.2	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1538	1814	2064	2222	1849	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		3.3	0.6	1.2	1.0	1.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.4	0.59	1.6	0.88	0.78	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		4.7	1.3	3.6	2.3	2.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.11	<0.020	0.063	0.041	0.045	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		8.6	1.1	3.4	1.8	1.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		4.9	<1.0	2.8	2.5	3.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		7.4	1.1	3.0	1.6	1.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		18	4.1	13	10	8.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		12000	1000	3400	3100	4200	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total kvælstof, N		1500			860		mg/kg TS	DS/EN 16168:2012
Total phosphor, P		290	170	270	200	170	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	13	11	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	<10	33	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	<4.0	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	12	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	<10	14	<10	68	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	<10	<10	<10	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	<10	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	<10	37	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	<10	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	<10	<10	<10	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	<90	14	<90	250	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	<160	27	11	320	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	60.2	64.8	77.7	75.9	71.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3		128	390		516	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	62.2	84.6	79.9	81.3	77.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106198/23	106199/23	106200/23	106201/23	106202/23		
Prøve ID:		15G	16G	17G	18G	19G		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00012	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	0.00012	<0.00010	<0.00010	0.00017	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	0.000120	<0.000350	<0.000350	0.000390	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	<0.41	0.55	0.42	1.26	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	<1	1.34	1.02	3.07	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		64.7	64.7	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1895	1729	kg/m3	SM 17udg,2710F

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Glødetab af total prøve		2.4	2.9	%	DS 204:1980
Arsen, As		4.2	4.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		9.9	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.20	0.31	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		7.8	8.6	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		22	8.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.051	0.058	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		6.9	7.5	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		48	47	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		20000	3600	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		320	310	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		25	60	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	9.1	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		38	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		14	54	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	36	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		11	51	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		12	37	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		25	70	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		12	34	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		16	44	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	110	440	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	150	630	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	75.2	74.2	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	968	1010	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	75.0	72.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	0.0011	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	0.060	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	0.00019	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	0.00016	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00013	0.00029	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00016	0.00037	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	0.00020	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 786152
Sagsnavn: P418
Udtaget: 27-04-2023 - 28-04-2023

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		106203/23	106204/23		
Prøve ID:		20G	21G		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
PCB, sum af 7 congener	*5	0.000290	0.00121	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	1.65	4.99	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	4.04	12.2	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 21-08-2023
Version: 1
Modtaget: 03-05-2023
Analyseperiode: 03-05-2023 - 21-08-2023
Ordrenr.: 785068

Sagsnavn: P418
Lokalitet: REF, Referencer, Limfjorden
Udtaget: 03-05-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/JC
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		100982/23	100983/23		
Prøve ID:		REF300A	REF600A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		80.5	62.6	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2015	1649	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		0.6	3.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		<0.50	3.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		1.2	5.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.036	0.19	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		1.3	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		1.0	9.4	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.012	0.012	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		1.2	13	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		6.0	34	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		1300	7700	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	64	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		140	320	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	29	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ANALYSERAPPORT

Parameter		Prøvenr.: 100982/23	100983/23	Enhed	Metode
		Prøve ID: REF300A	REF600A		
		Kommentar *1	*1		
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	200	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*3	81.6	72.4	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	<50	50	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	82.7	70.3	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		100982/23	100983/23		
Prøve ID:		REF300A	REF600A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0040	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	<0.00010	0.00035	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	<0.00010	0.0017	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	<0.00010	0.00077	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	<0.00010	0.0034	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	<0.00010	0.0042	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	<0.00010	0.0031	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	<0.000350	0.0135	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<5.0	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	<0.41	1.4	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	<1	3.43	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785068
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 25-08-2023
Version: 1
Modtaget: 02-05-2023
Analyseperiode: 02-05-2023 - 25-08-2023
Ordrenr.: 785078

Sagsnavn: P418
Lokalitet: REF, Referencer, Limfjorden
Udtaget: 03-05-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/JC
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		56.1	29.8	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1734	1458	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.8	3.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.8	5.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		14	14	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.33	0.42	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		6.0	12	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		6.2	13	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.061	0.042	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		5.3	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		37	91	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		11000	120000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		270	550	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment				-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		23	42	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		4.5	5.4	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		120	54	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		98	48	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		30	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		50	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		110	47	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		64	22	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		63	31	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Parameter		101038/23	101039/23	Enhed	Metode
Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Indeno(1,2,3-cd)pyren		67	27	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		20	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		77	60	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	530	310	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	730	420	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i sediment				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Kornstørrelsesfordeling	*3	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*3	1210	1930	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment				-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*3	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*3	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*2	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*2	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*5	75.2	41.8	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater				-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0050	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		101038/23	101039/23		
Prøve ID:		REF400A	REF500A		
Kommentar		*1	*1		
Parameter				**Enhed**	**Metode**
4-tert-octylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*5	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*5	0.029	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*5	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*5	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment				-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*5	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*5	0.00016	0.00016	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*5	0.00049	0.00061	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*5	0.00032	0.00036	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*5	0.00070	0.00084	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*5	0.00083	0.0011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*5	0.00043	0.00077	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*5	0.00293	0.00384	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater				-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*5	<0.050	0.067	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*5	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment				-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*5	<0.050	<0.050	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*5	<0.10	<0.10	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*5	<5.0	<5.0	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT				-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*4	3.23	1.03	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*4	7.90	2.52	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*3 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*5 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Ordrenr: 785078
Sagsnavn: P418
Udtaget: 03-05-2023

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Camilla Højsted

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds vej 11
8660 Skanderborg
Att.: Vejdirektoratet

Udskrevet: 02-08-2023
Version: 1
Modtaget: 26-04-2023
Analyseperiode: 26-04-2023 - 02-08-2023
Ordrenr.: 784235

Sagsnavn: P418
Lokalitet: 22-29, Nørredyb, kompensation
Udtaget: 25-04-2023
Prøvetype: Jord
Prøvetager: Rekv./CBH/RUF/MK
Kunde: Vejdirektoratet, Thomas Helsteds vej 11, 8660 Skanderborg, Att. Niels Krogh Kristensen, PersonRef. (nkk)

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		70.3	72.5	69.2	76.6	64.4	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1871	1837	1811	1819	1662	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.7	1.8	1.6	0.9	2.5	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.1	1.6	1.2	2.1	2.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		5.9	4.4	2.1	11	5.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.11	0.073	0.028	0.19	0.11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		3.9	3.5	2.5	4.1	3.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.5	3.4	1.5	5.2	3.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.015	<0.010	<0.010	0.030	<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		3.2	3.0	1.9	4.0	3.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		16	14	7.7	27	17	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		10000	7400	6300	6200	20000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		250	190	230	210	290	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	<10	<10	25	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	<4.0	<4.0	8.5	6.2	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		17	17	<10	57	34	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		13	13	<10	44	27	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	<10	<10	22	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	<10	<10	24	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		10	12	<10	33	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	<10	<10	21	16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	<10	<10	21	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	<10	<10	22	18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Benzo(ghi)perylen		10	10	<10	26	23	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	40	40	<90	250	160	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	50	52	<160	300	200	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.							-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrocidolit (Blå asbest)	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*4	<100	<100	<100	<100	<100	mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*4	75.2	46.7	73.5	76.1	46.6	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	597	1350	611	520	2000	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96216/23	96217/23	96218/23	96219/23	96220/23		
Prøve ID:		22A	23A	24A	25A	26A		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	76.1	69.7	79.6	79.6	34.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0068	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0068	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	0.18	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00024	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.00058	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0015	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0011	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0021	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0027	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	0.0014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	<0.000350	<0.000350	<0.000350	0.00962	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.082	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.18	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	2.54	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	<1	<1	<1	<1	6.20	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		59.3	53.7	50.5	54.1	72.1	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1618	1694	1582	1746	1808	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.3	3.4	2.8	3.6	2.2	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.5	2.3	3.2	5.4	2.7	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		6.2	4.4	6.6	36	26	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.18	0.085	0.19	0.47	0.20	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		5.4	5.3	7.5	9.1	4.3	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.0	4.7	7.5	9.3	8.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		0.011	<0.010	<0.010	0.12	0.098	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.8	4.4	6.6	7.9	4.1	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		25	17	26	36	24	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		14000	16000	23000	31000	8000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		300	300	340	390	230	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		11	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	13	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	13	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		30	<10	13	69	21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		9.5	<4.0	<4.0	30	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		13	<10	<10	19	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		38	<10	<10	310	76	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		28	<10	<10	230	58	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		13	<10	<10	89	26	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		16	<10	<10	110	30	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		16	<10	<10	140	47	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		16	<10	<10	110	28	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		12	<10	<10	110	29	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		18	<10	<10	120	38	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	34	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		24	<10	<10	140	45	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	190	<90	13	1200	330	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	240	<160	13	1500	410	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.						-	-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	-	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Amosit (Brun asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Asbest	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Aktinolit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Antofyllit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Chrysotil (Hvid asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Chrocidolit (Blå asbest)	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Tremolit	*4	<100	<100	<100			mg/kg	VDI 3866 part 6
Tørstof	*4	61.3	64.5	42.4	61.7	58.6	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	1170	2400	2080	1780	1710	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	68.9	45.4	57.4	65.9	67.7	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	0.017	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96221/23	96222/23	96223/23	96224/23	96225/23		
Prøve ID:		27A	28A	29A	22G	23G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*1	*1	*1	*1	*2		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	0.00021	<0.00010	<0.00010	0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	0.00015	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	0.00024	<0.00010	<0.00010	0.00012	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	0.00031	<0.00010	<0.00010	0.00014	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	0.00014	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	0.00115	<0.000350	<0.000350	0.00026	0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	0.16	0.066	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	0.075	0.35	0.15	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	0.43	<0.41	<0.41	0.52	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	1.06	<1	<1	1.28	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		63.0	78.3	75.5	67.9	47.6	%	DS 204:1980
Massefylde	#	2146	1904	1749	1583	1715	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		2.5	1.0	1.6	2.0	3.6	%	DS 204:1980
Arsen, As		2.0	2.8	1.6	1.8	3.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		5.0	13	3.7	5.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.094	0.31	0.094	0.15	0.29	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		4.4	6.3	3.3	5.2	11	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		5.0	7.4	3.9	8.9	10	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	0.039	<0.010	<0.010	0.016	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		4.1	5.6	3.2	4.7	9.2	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Zink, Zn		26	36	16	19	40	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		14000	28000	6700	3400	23000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	<50	<50	<50	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		250	250	190	270	430	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment							-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	27	<10	<10	13	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	7.6	<4.0	<4.0	<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		<10	64	<10	<10	32	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		<10	49	<10	<10	25	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		<10	20	<10	<10	11	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		<10	27	<10	<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		<10	37	<10	<10	19	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		<10	27	<10	<10	14	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		<10	22	<10	<10	10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren		<10	27	<10	<10	17	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	<10	<10	<10	<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		<10	32	<10	<10	20	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	<90	280	<90	<90	140	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	<160	340	<160	<160	180	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.		-	-				-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		-	-	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*4	61.4	54.6	76.9	75.7	50.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	1230	1140	808	2160	1150	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment							-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	80.6	76.6	73.3	81.1	76.0	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater							-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	0.013	<0.010	<0.010	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment							-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	0.00025	0.00023	<0.00010	0.00014	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	0.00014	0.00013	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	0.00028	0.00031	<0.00010	0.00018	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	0.00034	0.00038	<0.00010	0.00022	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	0.00015	0.00017	<0.00010	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	0.00116	0.00122	<0.000350	0.000540	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater							-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	<0.050	0.064	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:		96226/23	96227/23	96228/23	96229/23	96230/23		
Prøve ID:		24G	25G	26G	27G	28G		
Dybde:		- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar		*2	*2	*1	*1	*1		
Parameter							**Enhed**	**Metode**
Bromerede flammehæmmere, sediment							-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	<50	<50	<50	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT							-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	2.76	<0.41	1.17	<0.41	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	6.75	<1	2.87	<1	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Prøvenr.:		96231/23		
Prøve ID:		29G		
Dybde:		- m u.t		
Kommentar		*1		
Parameter			**Enhed**	**Metode**
Tørstofindhold		68.7	%	DS 204:1980
Massefylde	#	1808	kg/m3	SM 17udg,2710F
Glødetab af total prøve		1.7	%	DS 204:1980
Arsen, As		0.73	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Bly, Pb		2.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Cadmium, Cd		0.051	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Chrom (total), Cr		2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kobber, Cu		6.0	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Kviksølv, Hg		<0.010	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16175-1:2016
Nikkel, Ni		2.8	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
Zink, Zn		9.9	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
TOC		11000	mg/kg TS	DS/EN 13137:2001
Jernbundet-P (Fe-P)	#	<50	mg/kg TS	DMU Tekn.Anv.
Total phosphor, P		150	mg/kg TS	DS 259:2003+DS/EN 16170:2016
PAH'er, 16 EPA i sediment			-	REFLAB 4:2008
Naphtalen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphtylen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Acenaphten		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Phenanthren		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Anthracen		<4.0	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoren		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Fluoranthen		25	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Pyren		21	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)anthracen		18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Chrysen		18	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j)fluoranthen		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(k)fluoranthen		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren		15	µg/kg TS	REFLAB 4:2008

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.: 96231/23

Prøve ID: 29G
Dybde: - m u.t
Kommentar *1

Parameter			Enhed	Metode
Indeno(1,2,3-cd)pyren		10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen		<10	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(ghi)perylen		16	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek.	#	120	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum (EPA - 16 komp.)	#	150	µg/kg TS	REFLAB 4:2008
PCB i jord, fast m.m.			-	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 31		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 105		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
PCB congen 156		<0.0010	mg/kg TS	Egen metode + DS/EN 17322:2020, mod
Tørstof	*4	75.1	%	CSN ISO 11465
Kornstørrelsesfordeling	*4	se vedhæftede	-	ISO 11277:2020
Total kvælstof, N	*4	840	mg/kg TS	CSN ISO 11261
PFAS-forbindelser i sediment			-	DIN 38414-14:2011
PFHxA, Perfluorhexansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpA, Perfluorheptansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOA, Perfluoroctansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNA, Perfluornonansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBS, Perfluorbutansulfonsyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHxS, Perfluorhexansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOS, Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDS, Perfluordecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFOSA, Perfluoroctansulfonamid	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFBA, Perfluorbutansyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeA, Perfluorpentansyre	*4	<10.0	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDA, Perfluorundecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDA, Perfluordodecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDA, Perfluordecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
6:2 FTS, 1H,1H,2H,2H-Perfluoroctansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFDoDS, Perfluordodecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFHpS, Perfluorheptansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFNS, Perfluornonansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFPeS, Perfluorpentansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDA, Perfluortridecansyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFTrDS, Perfluortridecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
PFUnDS, Perfluorundecansulfonsyre	*4	<2.50	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFOA, PFOS, PFNA, PFHxS	*3	<5.00	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Sum af PFAS, 22 stoffer	*3	<38.8	µg/kg TS	DIN 38414-14:2011
Tørstofindhold	*6	79.6	%	DIN ISO 11465: 1996
Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater			-	DIN EN ISO 18857-2
4-n-octylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

TEST Reg.nr. 361

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.: 96231/23

Prøve ID: 29G
Dybde: - m u.t
Kommentar *1

Parameter			Enhed	Metode
4-tert-octylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenolmonoethoxylater (OP1EO)	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-t-octylphenoldiethoxylater (OP2EO)	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoler	*6	<0.010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
4-n-Nonylphenol	*6	<0.0010	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenolmonoethoxylater (NP1EO)	*6	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
Nonylphenoldiethoxylater (NP2EO)	*6	<0.10	mg/kg TS	DIN EN ISO 18857-2
PCB i sediment			-	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 28	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 52	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 101	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 118	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 138	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 153	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB congen 180	*6	<0.00010	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
PCB, sum af 7 congener	*6	<0.000350	mg/kg TS	DIN ISO 10382: 2003-05
Phthalater			-	DIN 19742 (2014-08)
Dimethylphthalat (DMP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Di-n-octylphthalat (DOP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEP (Diethylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DEHP (Bis(2-ethylhexyl)phthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiBP (Di-iso-Butylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DBP (Dibutylphthalat)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
DiNP (Diisononylphthalat)	*6	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Diisodecylphthalat (DiDP)	*6	<2.5	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Butylbenzylphthalat (BBP)	*6	<0.050	mg/kg TS	DIN 19742 (2014-08)
Bromerede flammehæmmere, sediment			-	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 28	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 47	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 99	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
PBDE 100	*6	<0.50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
HBCDD	*6	<50	µg/kg TS	DIN EN ISO 22032:2009-07
Organotinforbindelser, TBT			-	SS-EN ISO 23161:2018
Tributyltin, TBT-Sn	*5	<0.41	µg Sn/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018 + beregning
Tributyltin-cation (TBT)	*5	<1	µg/kg TS	SS-EN ISO 23161:2018

Kommentar

*1 Ingen kommentar
*2 Det har ikke været muligt at udføre analysen for PCB congenerne 31, 105 og 156 grundet mangel på prøvemateriale.
*3 # Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*4 Underleverandør: ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163
*5 Underleverandør: ALS Scandinavia AB, SWEDAC 2030
*6 Underleverandør: GBA Gesellschaft für Bioanalytik mbH, DAkkS D-PL-14170-01-00

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Sofie Askjær Hass

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
Analyserapporten må kun gengives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse forliggerplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring, Resultat:
i.p.: Ikke påvist, -: analysen er ikke udført
i rapporten betyder ikke akkrediteret

RIGHT SOLUTIONS | RIGHT PARTNER

Bilag 2

Prøvedata		Fysiske parametre, kulstof og mineraler								Asbest							TBT	
Prøve-mærke	Prøvested	Tørstof-indhold	Kornstørrelses-fordeling	Massefylde	Glødetab	TOC	Jernbundet-P	Total kvælstof	Total phosphor	Amosit	Asbest	Aktinolit	Antofyllit	Chrysotil	Chrocidolit	Tremolit	Tributyltin	Tributyltin-cation
					af total prøve		(Fe-P)	N	P	(Brun asbest)				(Hvid asbest)	(Blå asbest)		TBT-Sn	(TBT)
		%	-	kg/m^3	%	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	mg/kg	µg Sn/kg TS	µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	74,7	Se Bilag	1.849	2,2	5.000	<50	522	230	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
2A	Tunnel, toplag	75,1	Se Bilag	1.952	1,7	4.300	<50	425	410	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
3A	Tunnel, toplag	80,3	Se Bilag	1.991	1,5	4.600	<50	418	270	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
4A	Tunnel, toplag	66,6	Se Bilag	1.781	3,2	8.300	<50	609	260	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
5A	Tunnel, toplag	72,2	Se Bilag	1.784	2,2	6.400	<50	536	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
6A	Tunnel, toplag	69,0	Se Bilag	2.076	2,9	5.700	<50	378	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
7A	Tunnel, toplag	70,5	Se Bilag	2.047	1,5	6.700	<50	597	450	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	0,74	1,8
8A	Tunnel, toplag	81,6	Se Bilag	1.871	1,1	6.600	<50	491	280	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
9A	Tunnel, toplag	80,2	Se Bilag	2.094	0,7	5.600	<50	586	93	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
10A	Tunnel, toplag	81,1	Se Bilag	1.949	1,0	4.800	<50	330	140	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
11A	Tunnel, toplag	82,3	Se Bilag	1.938	0,6	2.600	<50	240	120	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
12A	Tunnel, toplag	74,3	Se Bilag	1.870	1,2	7.300	<50	481	130	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
13A	Tunnel, toplag	69,9	Se Bilag	1.721	1,7	5.000	<50	570	200	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
14A	Tunnel, toplag	72,2	Se Bilag	1.930	1,8	11.000	<50	868	250	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
15A	Tunnel, toplag	57,5	Se Bilag	1.669	3,2	16.000	<50	1.040	740	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
1G	Tunnel, underliggende	70,4	Se Bilag	1.934	2,0	5.800	<50	467	400								<0,41	<1
2G	Tunnel, underliggende	73,6	Se Bilag	2.018	1,7	3.600	<50	298	<50								<0,41	<1
3G	Tunnel, underliggende	73,4	Se Bilag	1.932	1,7	3.800	<50	289	97								<0,41	<1
4G	Tunnel, underliggende	79,8	Se Bilag	1.932	0,9	1.800	<50	382	150								<0,41	<1
5G	Tunnel, underliggende	64,5	Se Bilag	1.812	3,4	16.000	51	778	340								5,61	13,7
6G	Tunnel, underliggende	53,4	Se Bilag	1.710	4,0	33.000	<50	:	340								3,06	7,47
7G	Tunnel, underliggende	75,3	Se Bilag	2.104	1,1	5.500	<50	700	190								1,66	4,06
8G	Tunnel, underliggende	79,6	Se Bilag	1.903	0,6	1.300	<50	450	72								<0,41	<1
9G	Tunnel, underliggende	77,8	Se Bilag	1.776	0,8	2.900	<50	470	120								<0,41	<1
10G	Tunnel, underliggende	68,3	Se Bilag	1.724	2,0	8.800	<50	622	190								<0,41	<1
11G	Tunnel, underliggende	80,3	Se Bilag	1.873	0,8	4.000	<50	213	120								<0,41	<1
12G	Tunnel, underliggende	75,5	Se Bilag	1.762	1,6	3.300	<50	548	130								<0,41	<1
13G	Tunnel, underliggende	79,6	Se Bilag	1.731	0,9	14.000	<50	1.600	200								<0,41	<1
14G	Tunnel, underliggende	68,4	Se Bilag	1.456	2,4	16.000	<50	2.400	230								<0,41	<1
15G	Tunnel, underliggende	62,1	Se Bilag	1.538	3,3	12.000	<50	1.500	290								<0,41	<1
16A	Lavbro, toplag	81,6	Se Bilag	2.119	0,4	5.000	<50	310	140	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
17A	Lavbro, toplag	72,5	Se Bilag	2.039	1,4	5.000	<50	603	540	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
18A	Lavbro, toplag	76,8	Se Bilag	2.112	1,2	5.500	<50	454	290	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
19A	Lavbro, toplag	70,8	Se Bilag	2.182	2,1	4.900	<50	644	320	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
20A	Lavbro, toplag	62,4	Se Bilag	1.493	1,8	10.000	<50	1.590	310	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
21A	Lavbro, toplag	73,2	Se Bilag	1.737	1,4	7.300	<50	1.130	1.100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
16G	Lavbro, underliggende	81,3	Se Bilag	1.814	0,6	1.000	<50	128	170								<0,41	<1
17G	Lavbro, underliggende	77,8	Se Bilag	2.064	1,2	3.400	<50	390	270								0,55	1,34
18G	Lavbro, underliggende	77,2	Se Bilag	2.222	1,0	3.100	<50	860	200								0,42	1,02
19G	Lavbro, underliggende	75,2	Se Bilag	1.849	1,2	4.200	<50	516	170								1,26	3,07
20G	Lavbro, underliggende	64,7	Se Bilag	1.895	2,4	20.000	<50	968	320								1,65	4,04
21G	Lavbro, underliggende	64,7	Se Bilag	1.729	2,9	3.600	<50	1.010	310								4,99	12,2
REF 1	Referencer, Limfjorden	80,5	Se Bilag	2.015	0,6	1.300	<50	<50	140								<0,41	<1
REF 4	Referencer, Limfjorden	62,6	Se Bilag	1.649	3,5	7.700	64	50	320								1,4	3,43
REF 2	Referencer, Limfjorden	56,1	Se Bilag	1.734	2,8	11.000	<50	1.210	270								3,23	7,9
REF 3	Referencer, Limfjorden	29,8	Se Bilag	1.458	3,5	120.000	<50	1.930	550								1,03	2,52
22A	Nørredyb, komp. Toplag	70,3	Se Bilag	1.871	1,7	10.000	<50	597	250	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
23A	Nørredyb, komp. Toplag	72,5	Se Bilag	1.837	1,8	7.400	<50	1.350	190	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
24A	Nørredyb, komp. Toplag	69,2	Se Bilag	1.811	1,6	6.300	<50	611	230	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
25A	Nørredyb, komp. Toplag	76,6	Se Bilag	1.819	0,9	6.200	<50	520	210	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
26A	Nørredyb, komp. Toplag	64,4	Se Bilag	1.662	2,5	20.000	<50	2.000	290	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	2,54	6,2
27A	Nørredyb, komp. Toplag	59,3	Se Bilag	1.618	2,3	14.000	<50	1.170	300	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	0,43	1,06
28A	Nørredyb, komp. Toplag	53,7	Se Bilag	1.694	3,4	16.000	<50	2.400	300	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
29A	Nørredyb, komp. Toplag	50,5	Se Bilag	1.582	2,8	23.000	<50	2.080	340	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<100	<0,41	<1
22G	Nørredyb, komp. underl.	54,1	Se Bilag	1.746	3,6	31.000	<50	1.780	390								0,52	1,28
23G	Nørredyb, komp. underl.	72,1	Se Bilag	1.808	2,2	8.000	<50	1.710	230								<0,41	<1
24G	Nørredyb, komp. underl.	63,0	Se Bilag	2.146	2,5	14.000	<50	1.230	250								2,76	6,75
25G	Nørredyb, komp. underl.	78,3	Se Bilag	1.904	1,0	28.000	<50	1.140	250								<0,41	<1
26G	Nørredyb, komp. underl.	75,5	Se Bilag	1.749	1,6	6.700	<50	808	190								1,17	2,87
27G	Nørredyb, komp. underl.	67,9	Se Bilag	1.583	2,0	3.400	<50	2.160	270								<0,41	<1
28G	Nørredyb, komp. underl.	47,6	Se Bilag	1.715	3,6	23.000	<50	1.150	430								<0,41	<1
29G	Nørredyb, komp. underl.	68,7	Se Bilag	1.808	1,7	11.000	<50	840	150								<0,41	<1
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau																	7
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau																	200
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier																1000	
Kilde /2/	Afskæringskriterier																	
Kilde /3/	MKK - Sediment																	
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup																	1.600

Prøvedata		Tungmetaller								PCB i jord samt PCB i sediment										
Prøve-mærke	Prøvested	Arsen	Bly	Cadmium	Chrom (total)	Kobber	Kviksølv	Nikkel	Zink	PCB congen 28	PCB congen 31	PCB congen 52	PCB congen 105	PCB congen 101	PCB congen 118	PCB congen 138	PCB congen 153	PCB congen 156	PCB congen 180	PCB, sum af 7 congener
		As	Pb	Cd	Cr	Cu	Hg	Nikkel, Ni	Zn											
		mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	1,5	3,8	0,09	5,7	4,1	<0,010	4,9	18	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
2A	Tunnel, toplag	6,3	2,1	0,031	18	22	<0,010	17	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
3A	Tunnel, toplag	2,5	4,3	0,099	6,7	4,9	<0,010	5,8	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
4A	Tunnel, toplag	4,2	4,2	0,084	6,4	4,7	0,033	5,8	15	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
5A	Tunnel, toplag	3,1	11	0,11	4,5	6,4	0,042	4,1	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00011	<0,00010	0,00014	0,00018	<0,0010	0,0003	0,00073
6A	Tunnel, toplag	1,7	4,4	0,099	2,6	4,3	0,018	2,7	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,0001	0,00013	<0,0010	<0,00010	0,00023
7A	Tunnel, toplag	1,9	3	0,061	14	19	<0,010	9,2	33	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
8A	Tunnel, toplag	1,7	5,1	0,035	14	3,8	0,034	6,8	39	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
9A	Tunnel, toplag	0,83	1,3	0,045	1,1	1,1	<0,010	1,1	4,6	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
10A	Tunnel, toplag	0,93	1,8	0,052	1,6	2,8	<0,010	1,6	6,8	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
11A	Tunnel, toplag	0,77	1,3	<0,020	1,5	1	<0,010	1,3	3,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
12A	Tunnel, toplag	0,95	1,7	0,032	1,9	1,3	<0,010	1,7	5,5	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
13A	Tunnel, toplag	2,1	3,3	0,06	4,8	2,8	0,029	4,5	11	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
14A	Tunnel, toplag	3,3	5	0,13	8,5	5,3	0,031	7,8	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
15A	Tunnel, toplag	2,2	1,9	0,077	16	8,1	<0,010	11	71	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
1G	Tunnel, underliggende	3,7	5,8	0,077	13	8,1	<0,010	11	30	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
2G	Tunnel, underliggende	<0,50	1,8	0,026	<1,0	<1,0	0,14	0,51	12	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
3G	Tunnel, underliggende	1,7	4,3	0,033	24	3,3	0,024	6,8	9,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
4G	Tunnel, underliggende	1,5	2,1	<0,020	2,8	2,4	<0,010	2,4	6,5	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
5G	Tunnel, underliggende	6,1	45	0,36	10	12	0,17	9,7	41	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00023	0,00011	0,00035	0,0004	<0,0010	0,00017	0,00126
6G	Tunnel, underliggende	2,8	11	0,3	9,8	9,6	<0,010	8	27	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,00011	0,00015	<0,0010	<0,00010	0,00026
7G	Tunnel, underliggende	1,4	3,6	0,079	2,9	2,3	0,011	2,4	11	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00036	0,00037	0,0004	0,00035	<0,0010	<0,00010	0,00148
8G	Tunnel, underliggende	0,51	<1,0	<0,020	<1,0	1,2	<0,010	0,69	<3,0	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
9G	Tunnel, underliggende	0,54	<1,0	0,027	1,3	<1,0	<0,010	1,1	<3,0	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
10G	Tunnel, underliggende	1,8	2,5	0,078	4	3,1	0,028	3,5	9,3	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
11G	Tunnel, underliggende	1,4	1,5	0,041	2,2	1,5	0,022	2	5,4	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
12G	Tunnel, underliggende	1,2	2,2	0,048	3,3	2	0,024	2,9	23	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
13G	Tunnel, underliggende	2,5	4,3	0,1	8,1	5	0,011	7,5	17	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
14G	Tunnel, underliggende	2,6	3,8	0,063	6,6	5,8	0,011	6,3	15	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
15G	Tunnel, underliggende	2,4	4,7	0,11	8,6	4,9	<0,010	7,4	18	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
16A	Lavbro, toplag	0,99	1,9	0,029	1,3	1,2	<0,010	1,4	5,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
17A	Lavbro, toplag	6,7	9	0,18	42	45	0,019	16	64	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
18A	Lavbro, toplag	1,5	3,1	0,05	3,3	2,9	0,029	2,8	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
19A	Lavbro, toplag	4,1	12	0,17	7,2	9,2	0,052	6,1	32	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00011	<0,00010	0,00015	0,00018	<0,0010	<0,00010	0,00044
20A	Lavbro, toplag	3	5,3	0,11	6	5,6	0,037	5	24	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
21A	Lavbro, toplag	7,4	14	0,24	34	21	<0,010	15	74	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
16G	Lavbro, underliggende	0,59	1,3	<0,020	1,1	<1,0	<0,010	1,1	4,1	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	0,00012	<0,0010	<0,00010	0,00012
17G	Lavbro, underliggende	1,6	3,6	0,063	3,4	2,8	<0,010	3	13	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
18G	Lavbro, underliggende	0,88	2,3	0,041	1,8	2,5	<0,010	1,6	10	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
19G	Lavbro, underliggende	0,78	2,2	0,045	1,6	3,3	<0,010	1,5	8,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,00010	0,00012	0,00017	<0,0010	<0,00010	0,00039
20G	Lavbro, underliggende		9,9	0,2	7,8	22	0,051	6,9	48	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	0,00013	0,00016	<0,0010	<0,00010	0,00029
21G	Lavbro, underliggende	4	11	0,31	8,6	8,5	0,058	7,5	47	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00019	0,00016	0,00029	0,00037	<0,0010	0,0002	0,00121
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,50	1,2	0,036	1,3	1	0,012	1,2	6	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
REF 4	Referencer, Limfjorden	3,1	5,1	0,19	11	9,4	0,012	13	34	<0,00010	<0,0010	0,00035	<0,0010	0,0017	0,00077	0,0034	0,0042	<0,0010	0,0031	0,0135
REF 2	Referencer, Limfjorden	2,8	14	0,33	6	6,2	0,061	5,3	37	<0,00010	<0,0010	0,00016	<0,0010	0,00049	0,00032	0,0007	0,00083	<0,0010	0,00043	0,00293
REF 3	Referencer, Limfjorden	5,2	14	0,42	12	13	0,042	11	91	<0,00010	<0,0010	0,00016	<0,0010	0,00061	0,00036	0,00084	0,0011	<0,0010	0,00077	0,00384
22A	Nørredyb, komp. Toplag	2,1	5,9	0,11	3,9	5,5	0,015	3,2	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
23A	Nørredyb, komp. Toplag	1,6	4,4	0,073	3,5	3,4	<0,010	3	14	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
24A	Nørredyb, komp. Toplag	1,2	2,1	0,028	2,5	1,5	<0,010	1,9	7,7	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
25A	Nørredyb, komp. Toplag	2,1	11	0,19	4,1	5,2	0,03	4	27	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
26A	Nørredyb, komp. Toplag	2	5,1	0,11	3,7	3,9	<0,010	3,7	17	0,00024	<0,0010	0,00058	<0,0010	0,0015	0,0011	0,0021	0,0027	<0,0010	0,0014	0,00962
27A	Nørredyb, komp. Toplag	2,5	6,2	0,18	5,4	5	0,011	4,8	25	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,0010	0,00021	0,00015	0,00024	0,00031	<0,0010	0,00014	0,00115
28A	Nørredyb, komp. Toplag	2,3	4,4	0,085	5,3	4,7	<0,010	4,4	17	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
29A	Nørredyb, komp. Toplag	3,2	6,6	0,19	7,5	7,5	<0,010	6,6	26	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
22G	Nørredyb, komp. underl.	5,4	36	0,47	9,1	9,3	0,12	7,9	36	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,0001	<0,00010	0,00012	0,00014	<0,0010	<0,00010	0,00026
23G	Nørredyb, komp. underl.	2,7	26	0,2	4,3	8,1	0,098	4,1	24	<0,00010	-	<0,00010	-	<0,00010	<0,00010	<0,00010	0,0001	-	<0,00010	0,0001
24G	Nørredyb, komp. underl.	2	5	0,094	4,4	5	<0,010	4,1	26	<0,00010	-	<0,00010	-	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	-	<0,00010	<0,000350
25G	Nørredyb, komp. underl.	2,8	13	0,31	6,3	7,4	0,039	5,6	36	<0,00010	-	<0,00010	-	0,00025	0,00014	0,00028	0,00034	-	0,00015	0,00116
26G	Nørredyb, komp. underl.	1,6	3,7	0,094	3,3	3,9	<0,010	3,2	16	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00023	0,00013	0,00031	0,00038	<0,0010	0,00017	0,00122
27G	Nørredyb, komp. underl.	1,8	5,2	0,15	5,2	8,9	<0,010	4,7	19	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
28G	Nørredyb, komp. underl.	3,8	11	0,29	11	10	0,016	9,2	40	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	0,00014	<0,00010	0,00018	0,00022	<0,0010	<0,00010	0,00054
29G	Nørredyb, komp. underl.	0,73	2	0,051	2,8	6	<0,010	2,8	9,9	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,00010	<0,0010	<0,00010	<0,000350
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau	20	40	0,4	50	20	0,25	30	130											0,020
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau	60	200	2,5	270	90	1	60	500											0,200
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier	20	40	0,5	500	500	1	30	500											
Kilde /2/	Afskæringskriterier	20	400	5	1.000	1.000	3	30	1.000											
Kilde /3/	MKK - Sediment		163	3,8																
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup	30 (60)	400	5	540	180	2	120	1.000											100

Prøvedata		PAH´er																		
Prøve-mærke	Prøvested	Naphtalen (SKK) µg/kg TS	Ace-naphtylen µg/kg TS	Ace-naphten µg/kg TS	Phenanthren µg/kg TS	Anthracen (SKK) µg/kg TS	Fluoren µg/kg TS	Fluor-anthen µg/kg TS	Pyren µg/kg TS	Benzo(a)-anthracen µg/kg TS	Chrysen µg/kg TS	Benzo(b+j)-fluoranthen µg/kg TS	Benzo(k)-fluoranthen µg/kg TS	Benz(a-)pyren µg/kg TS	Indeno(1,2,3-cd)-pyren µg/kg TS	Dibenzo(a,h)-anthracen µg/kg TS	Benzo(ghi)-perylen µg/kg TS	Sum af PAH'er 5 komp. Jordkvalitet. µg/kg TS	Sum af PAH'er 9 komp. Klapningsbek. µg/kg TS	PAH, sum (EPA - 16 komp.) µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	28 *(61)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	28
2A	Tunnel, toplag	37 *(47)*	<10	<10	10	<4,0 *(1,6)*	<10	35	13	<10	<10	<10	<10	14	<10	<10	<10	49	72	110
3A	Tunnel, toplag	23 *(41)*	27	<10	<10	5,3 *(1,4)*	<10	12	<10	<10	15	24	17	43	18	<10	27	97	120	210
4A	Tunnel, toplag	<10 *(88)*	<10	<10	<10	6,5 *(3,1)*	12	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	19
5A	Tunnel, toplag	18 *(61)*	<10	<10	17	4,9 *(2,1)*	<10	67	35	11	19	50	24	50	24	<10	35	191	260	350
6A	Tunnel, toplag	110 *(80)*	11	11	13	7,4 *(2,8)*	<10	27	11	<10	<10	12	<10	23	<10	<10	14	62	95	240
7A	Tunnel, toplag	35 *(41)*	<10	13	15	9,6 *(1,4)*	<10	150	53	29	39	22	31	81	24	<10	30	277	430	530
8A	Tunnel, toplag	120 *(30)*	<10	<10	<10	5,5 *(1,1)*	<10	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	10	16	140
9A	Tunnel, toplag	43 *(19)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	43
10A	Tunnel, toplag	19 *(28)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	19
11A	Tunnel, toplag	14 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	14
12A	Tunnel, toplag	43 *(33)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,2)*	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	53
13A	Tunnel, toplag	28 *(47)*	<10	<10	<10	4,9 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	33
14A	Tunnel, toplag	<10 *(50)*	<10	<10	<10	4,1 *(1,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<10	<10
15A	Tunnel, toplag	22 *(88)*	<10	<10	13	5 *(3,1)*	11	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	18	51
1G	Tunnel, underliggende	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
2G	Tunnel, underliggende	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
3G	Tunnel, underliggende	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
4G	Tunnel, underliggende	<10 *(25)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
5G	Tunnel, underliggende	26 *(94)*	18	20	59	23 *(3,3)*	17	380	140	50	73	120	120	160	77	21	100	758	1100	1400
6G	Tunnel, underliggende	19 *(110)*	<10	<10	17	7,5 *(3,8)*	<10	69	30	<10	15	18	17	39	18	<10	25	144	220	270
7G	Tunnel, underliggende	<10 *(30)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,1)*	<10	13	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	13	13	13
8G	Tunnel, underliggende	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
9G	Tunnel, underliggende	<10 *(22)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,8)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
10G	Tunnel, underliggende	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
11G	Tunnel, underliggende	<10 *(22)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,8)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
12G	Tunnel, underliggende	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
13G	Tunnel, underliggende	<10 *(25)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
14G	Tunnel, underliggende	<10 *(66)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
15G	Tunnel, underliggende	<10 *(91)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,2)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
16A	Lavbro, toplag	24 *(11)*	<10	14	11	4,4 *(0,4)*	<10	13	<10	<10	<10	<10	<10	12	<10	<10	<10	25	40	78
17A	Lavbro, toplag	16 *(39)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	16
18A	Lavbro, toplag	37 *(33)*	15	<10	<10	12 *(1,2)*	11	16	<10	<10	<10	11	11	15	11	11	13	64	67	160
19A	Lavbro, toplag	70 *(58)*	25	22	84	29 *(2)*	19	340	120	46	74	90	120	150	63	22	88	665	990	1400
20A	Lavbro, toplag	110 *(50)*	18	<10	23	16 *(1,7)*	20	38	13	10	18	13	13	30	15	<10	20	96	180	360
21A	Lavbro, toplag	30 *(39)*	15	<10	11	8,5 *(1,3)*	<10	190	77	40	60	86	68	150	41	17	58	484	640	850
16G	Lavbro, underliggende	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
17G	Lavbro, underliggende	13 *(33)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,2)*	<10	14	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	14	14	27
18G	Lavbro, underliggende	11 *(28)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	11
19G	Lavbro, underliggende	21 *(33)*	<10	<10	33	15 *(1,2)*	12	68	28	13	22	20	18	37	16	<10	18	141	250	320
20G	Lavbro, underliggende	25 *(66)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,3)*	<10	38	14	<10	<10	11	12	25	12	<10	16	86	110	150
21G	Lavbro, underliggende	60 *(80)*	14	11	23	9,1 *(2,8)*	11	150	54	19	36	51	37	70	34	10	44	315	440	630
REF 1	Referencer, Limfjorden	<10 *(17)*	<10	<10	<10	<4,0 *(0,6)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
REF 4	Referencer, Limfjorden	<10 *(97)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,4)*	<10	29	31	11	26	31	15	21	11	<10	20	92	150	200
REF 2	Referencer, Limfjorden	<10 *(77)*	<10	<10	23	4,5 *(2,7)*	<10	120	98	30	50	110	64	63	67	20	77	380	530	730
REF 3	Referencer, Limfjorden	28 *(97)*	<10	<10	42	5,4 *(3,4)*	17	54	48	17	26	47	22	31	27	<10	60	159	310	420
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	17	13	<10	<10	10	<10	<10	<10	<10	10	27	40	50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(50)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,7)*	<10	17	13	<10	<10	12	<10	<10	<10	<10	10	29	40	52
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(25)*	<10	<10	25	8,5 *(0,9)*	<10	57	44	22	24	33	21	21	22	<10	26	133	250	300
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(69)*	<10	<10	14	6,2 *(2,4)*	<10	34	27	10	14	23	16	13	18	<10	23	88	160	200
27A	Nørredyb, komp. Toplag	11 *(63)*	<10	<10	30	9,5 *(2,2)*	13	38	28	13	16	16	16	12	18	<10	24	84	190	240
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(94)*	<10	<10	<10	<4,0 *(3,3)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<10 *(77)*	<10	<10	13	<4,0 *(2,7)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	13	13
22G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(99)*	13	13	69	30 *(3,5)*	19	310	230	89	110	140	110	110	120	34	140	714	1200	1500
23G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(61)*	<10	<10	21	10 *(2,1)*	<10	76	58	26	30	47	28	29	38	<10	45	190	330	410
24G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(69)*	<10	<10	<10	<4,0 *(2,4)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
25G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(28)*	<10	<10	27	7,6 *(1)*	<10	64	49	20	27	37	27	22	27	<10	32	150	280	340
26G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(44)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,5)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
27G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(55)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,9)*	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	0	<90	<160
28G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(99)*	<10	<10	13	<4,0 *(3,5)*	<10	32	25	11	14	19	14	10	17	<10	20	78	140	180
29G	Nørredyb, komp. underl.	<10 *(47)*	<10	<10	<10	<4,0 *(1,6)*	<10	25	21	18	18	15	15	15	10	<10	16	65	120	150
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau																		3000	
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau																		30000	
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier													300		300		4000		
Kilde /2/	Afskæringskriterier													3000		3000		40000		
Kilde /3/	MKK - Sediment	2760 * f_{oc}				96 * f_{oc}														
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup																		60.000	

Prøvedata		Nonyl- og octylphenoler incl. Ethoxylater										
Prøve-mærke	Prøvested	4-n-octylphenol	4-tert-octylphenol	4-t-octylphenol-monoethoxylater	4-t-octylphenoldi-ethoxylater	Nonylphenoler	4-n-Nonylphenol	Nonylphenoler Beregn. Jordkval.	Sum Nonylphenoler Beregn. Sediment	Nonylphenol-monoethoxylater	Nonylphenoldi-ethoxylater	Nonylphenol-ethoxylater Beregn. Jordkval.
			SKK	(OP1EO)	(OP2EO)				*(SKK)*	(NP1EO)	(NP2EO)	
		mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS	mg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
2A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
3A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,059)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0375)*	<0,10	<0,10	0
4A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,1258)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,08)*	<0,10	<0,10	0
5A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
6A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,114)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0725)*	<0,10	<0,10	0
7A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,059)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0375)*	<0,10	<0,10	0
8A	Tunnel, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0432)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0275)*	<0,10	<0,10	0
9A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0013 *(0,0275)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0013	<0,010 *(0,0175)*	<0,10	<0,10	0
10A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0016 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0016	<0,010 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
11A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
12A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
13A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
14A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,001 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,001	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
15A	Tunnel, toplag	<0,0010	0,0012 *(0,1258)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0012	<0,010 *(0,08)*	<0,10	<0,10	0
1G	Tunnel, underliggende	<0,0010	0,001 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,001	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
2G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
3G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
4G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
5G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1336)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,085)*	<0,10	<0,10	0
6G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1572)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,1)*	<0,10	<0,10	0
7G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0432)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0275)*	<0,10	<0,10	0
8G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
9G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0314)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,02)*	<0,10	<0,10	0
10G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
11G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0314)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,02)*	<0,10	<0,10	0
12G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
13G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
14G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0943)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,06)*	<0,10	<0,10	0
15G	Tunnel, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,1297)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0825)*	<0,10	<0,10	0
16A	Lavbro, toplag	<0,0010	0,0011 *(0,0157)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0011	<0,010 *(0,01)*	<0,10	<0,10	0
17A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,055)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,035)*	<0,10	<0,10	0
18A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
19A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0825)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0525)*	<0,10	<0,10	0
20A	Lavbro, toplag	<0,0010	0,0015 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0,0015	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
21A	Lavbro, toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,055)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,035)*	<0,10	<0,10	0
16G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
17G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
18G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
19G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0472)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,03)*	<0,10	<0,10	0
20G	Lavbro, underliggende	<0,0010	<0,0010 *(0,0943)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,06)*	<0,10	<0,10	0
21G	Lavbro, underliggende	<0,0010	0,0011 *(0,114)*	<0,010	<0,010	0,06	<0,0010	0,0611	0,06 *(0,0725)*	<0,10	<0,10	0
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,0010	<0,0010 *(0,0236)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,015)*	<0,10	<0,10	0
REF 4	Referencer, Limfjorden	<0,0040	<0,0010 *(0,1376)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0875)*	<0,10	<0,10	0
REF 2	Referencer, Limfjorden	<0,0010	<0,0010 *(0,11)*	<0,010	<0,010	0,029	<0,0010	0,029	0,029 *(0,07)*	<0,10	<0,10	0
REF 3	Referencer, Limfjorden	<0,0050	<0,0010 *(0,1376)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0875)*	<0,10	<0,10	0
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0707)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,045)*	<0,10	<0,10	0
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0354)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0225)*	<0,10	<0,10	0
26A	Nørredyb, komp. Toplag	0,0068	0,0068 *(0,0983)*	<0,010	<0,010	0,18	<0,0010	0,1936	0,18 *(0,0625)*	<0,10	<0,10	0
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,0904)*	<0,010	<0,010	0,017	<0,0010	0,017	0,017 *(0,0575)*	<0,10	<0,10	0
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,1336)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,085)*	<0,10	<0,10	0
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,0010	<0,0010 *(0,11)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,07)*	<0,10	<0,10	0
22G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,1415)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,09)*	<0,10	<0,10	0
23G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0865)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,055)*	<0,10	<0,10	0
24G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0983)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0625)*	<0,10	<0,10	0
25G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0393)*	<0,010	<0,010	0,013	<0,0010	0,013	0,013 *(0,025)*	<0,10	<0,10	0
26G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0629)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,04)*	<0,10	<0,10	0
27G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0786)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,05)*	<0,10	<0,10	0
28G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,1415)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,09)*	<0,10	<0,10	0
29G	Nørredyb, komp. underl.	<0,0010	<0,0010 *(0,0668)*	<0,010	<0,010	<0,010	<0,0010	0	<0,010 *(0,0425)*	<0,10	<0,10	0
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau											
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau											
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier							25				65
Kilde /2/	Afskæringskriterier											
Kilde /3/	MKK - Sediment		3,93 * f_{oc}						2,5 * f_{oc}			
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup											

Prøvedata		Phthalater										Bromerede flammehæmmere, sediment				
Prøve-mærke	Prøvested	Dimethyl-phthalat (DMP) mg/kg TS	Di-n-octy-phthalat (DOP) mg/kg TS	Diethyl-phthalat (DEP) mg/kg TS	Bis(2-ethylhexyl)-phthalat (DEHP) mg/kg TS	Di-iso-Butyl-phthalat (DiBP) mg/kg TS	Dibutyl-phthalat (DBP) mg/kg TS	Diisononyl-phthalat (DiNP) mg/kg TS	Diisodecyl-phthalat (DiDP) mg/kg TS	Butylbenzyl-phthalat (BBP) mg/kg TS	Phthalater (÷ DEHP) Beregn. Jordkval. mg/kg TS	PBDE 28 µg/kg TS	PBDE 47 µg/kg TS	PBDE 99 µg/kg TS	PBDE 100 µg/kg TS	HBCDD µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
2A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
3A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
4A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
5A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
6A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
7A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
8A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
9A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
10A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
11A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
12A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
13A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
14A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
15A	Tunnel, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
1G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
2G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
3G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
4G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
5G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
6G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
7G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
8G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	7,5
9G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
10G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
11G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
12G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
13G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
14G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
15G	Tunnel, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
16A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
17A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
18A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
19A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
20A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
21A	Lavbro, toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
16G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
17G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
18G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
19G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
20G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
21G	Lavbro, underliggende	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
REF 1	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 4	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 2	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
REF 3	Referencer, Limfjorden	<0,050	<0,050	<0,050	0,067	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,050	<0,10	<0,10	<0,10	<5,0
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,082	0,18	<2,5	<2,5	<0,050	0,262	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,075	<2,5	<2,5	<0,050	0,075	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,16	0,35	<2,5	<2,5	<0,050	0,51	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,066	0,15	<2,5	<2,5	<0,050	0,216	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
22G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
23G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
24G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
25G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
26G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	0,064	<2,5	<2,5	<0,050	0,064	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
27G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
28G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
29G	Nørredyb, komp. underl.	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<2,5	<2,5	<0,050	0	<0,50	<0,50	<0,50	<0,50	<50
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau															
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau															
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier				25						250					
Kilde /2/	Afskæringskriterier															
Kilde /3/	MKK - Sediment															
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup															

Prøvedata		PFAS													
Prøve-mærke	Prøvested	Perfluor-hexansyre	Perfluor-heptansyre	Perfluor-octansyre	Perfluor-nonansyre	Perfluor-butansulfonsyre	Perfluor-hexansulfonsyre	Perfluor-octansulfonsyre	Perfluor-decansulfonsyre	Perfluor-octansulfonamid	Perfluor-butansyre	Perfluor-pentansyre	Perfluor-undecansyre	Perfluor-dodecansyre	Perfluor-decansyre
		PFHxA	PFHpA	PFOA	PFNA	PFBS	PFHxS	PFOS	PFDS	PFOSA	PFBA	PFPeA	PFUnDA	PFDoDA	PFDA
		µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS	µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
2A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
3A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
4A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
5A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
6A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
7A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
8A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
9A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
10A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
11A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
12A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
13A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
14A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
15A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
1G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
2G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
3G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
4G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
5G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
6G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
7G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
8G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
9G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
10G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
11G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
12G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
13G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
14G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
15G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
16A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
17A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
18A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
19A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
20A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
21A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
16G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
17G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
18G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
19G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
20G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
21G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 1	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 4	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 2	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
REF 3	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
22G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
23G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
24G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
25G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
26G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
27G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
28G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
29G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<10,0	<10,0	<2,50	<2,50	<2,50
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau														
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau														
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier														
Kilde /2/	Afskæringskriterier														
Kilde /3/	MKK - Sediment														
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup														

Prøvedata		PFAS - fortsat									
Prøve-mærke	Prøvested	Perfluor-octansulfonsyre 6:2 FTS µg/kg TS	Perfluor-dodecansulfonsyre PFDoDS µg/kg TS	Perfluor-heptansulfonsyre PFHpS µg/kg TS	Perfluor-nonansulfonsyre PFNS µg/kg TS	Perfluor-pentansulfonsyre PFPeS µg/kg TS	Perfluor-tridecansyre PFTrDA µg/kg TS	Perfluor-tridecansulfonsyre PFTrDS µg/kg TS	Perfluor-undecansulfonsyre PFUnDS µg/kg TS	Sum af PFOA, PFOS PFNA, PFHxS µg/kg TS	Sum af PFAS 22 stoffer µg/kg TS
1A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
2A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
3A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
4A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
5A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
6A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
7A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
8A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
9A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
10A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
11A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
12A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
13A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
14A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
15A	Tunnel, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
1G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
2G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
3G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
4G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
5G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
6G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
7G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
8G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
9G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
10G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
11G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
12G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
13G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
14G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
15G	Tunnel, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
16A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
17A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
18A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
19A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
20A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
21A	Lavbro, toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
16G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
17G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
18G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
19G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
20G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
21G	Lavbro, underliggende	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 1	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 4	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 2	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
REF 3	Referencer, Limfjorden	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
22A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
23A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
24A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
26A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
27A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
28A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
29A	Nørredyb, komp. Toplag	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
22G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
23G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
24G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
25G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
26G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
27G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
28G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
29G	Nørredyb, komp. underl.	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<2,50	<5,00	<38,8
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau										
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau										
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier									10	400
Kilde /2/	Afskæringskriterier										
Kilde /3/	MKK - Sediment										
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup									Ikke fastlagt	Ikke fastlagt

Bilag 3

Prøvedata		TBT	Tungmetaller			PAH´er		Nonylph.
Prøve-mærke	Prøvested	Tributyltin -cation (TBT) µg/kg TS	Bly Pb mg/kg TS	Cadmium Cd mg/kg TS	Kobber Cu mg/kg TS	Naphtalen (SKK) µg/kg TS	Anthracen (SKK) µg/kg TS	Sum Nonylphenoler Beregn. Sediment (SKK) µg/kg TS
2A	Tunnel, toplag	<1	2,1	0,031	22	37 *(47)*	<4,0 *(1,6)*	<10 *(42,5)*
3A	Tunnel, toplag	<1	4,3	0,099	4,9	23 *(41)*	5,3 *(1,4)*	<10 *(37,5)*
4A	Tunnel, toplag	<1	4,2	0,084	4,7	<10 *(88)*	6,5 *(3,1)*	<10 *(80)*
5A	Tunnel, toplag	<1	11	0,11	6,4	18 *(61)*	4,9 *(2,1)*	<10 *(55)*
6A	Tunnel, toplag	<1	4,4	0,099	4,3	110 *(80)*	7,4 *(2,8)*	<10 *(72,5)*
7A	Tunnel, toplag	1,8	3	0,061	19	35 *(41)*	9,6 *(1,4)*	<10 *(37,5)*
8A	Tunnel, toplag	<1	5,1	0,035	3,8	120 *(30)*	5,5 *(1,1)*	<10 *(27,5)*
9A	Tunnel, toplag	<1	1,3	0,045	1,1	43 *(19)*	<4,0 *(0,7)*	<10 *(17,5)*
12A	Tunnel, toplag	<1	1,7	0,032	1,3	43 *(33)*	<4,0 *(1,2)*	<10 *(30)*
13A	Tunnel, toplag	<1	3,3	0,06	2,8	28 *(47)*	4,9 *(1,6)*	<10 *(42,5)*
14A	Tunnel, toplag	<1	5	0,13	5,3	<10 *(50)*	4,1 *(1,7)*	<10 *(45)*
15A	Tunnel, toplag	<1	1,9	0,077	8,1	22 *(88)*	5 *(3,1)*	<10 *(80)*
5G	Tunnel, underliggende	13,7	45	0,36	12	26 *(94)*	23 *(3,3)*	<10 *(85)*
6G	Tunnel, underliggende	7,47	11	0,3	9,6	19 *(110)*	7,5 *(3,8)*	<10 *(100)*
16A	Lavbro, toplag	<1	1,9	0,029	1,2	24 *(11)*	4,4 *(0,4)*	<10 *(10)*
17A	Lavbro, toplag	<1	9	0,18	45	16 *(39)*	<4,0 *(1,3)*	<10 *(35)*
18A	Lavbro, toplag	<1	3,1	0,05	2,9	37 *(33)*	12 *(1,2)*	<10 *(30)*
19A	Lavbro, toplag	<1	12	0,17	9,2	70 *(58)*	29 *(2)*	<10 *(52,5)*
20A	Lavbro, toplag	<1	5,3	0,11	5,6	110 *(50)*	16 *(1,7)*	<10 *(45)*
21A	Lavbro, toplag	<1	14	0,24	21	30 *(39)*	8,5 *(1,3)*	<10 *(35)*
19G	Lavbro, underliggende	3,07	2,2	0,045	3,3	21 *(33)*	15 *(1,2)*	<10 *(30)*
20G	Lavbro, underliggende	4,04	9,9	0,2	22	25 *(66)*	<4,0 *(2,3)*	<10 *(60)*
21G	Lavbro, underliggende	12,2	11	0,31	8,5	60 *(80)*	9,1 *(2,8)*	60 *(72,5)*
REF 2	Referencer, Limfjorden	7,9	14	0,33	6,2	<10 *(77)*	4,5 *(2,7)*	29 *(70)*
REF 3	Referencer, Limfjorden	2,52	14	0,42	13	28 *(97)*	5,4 *(3,4)*	<10 *(87,5)*
25A	Nørredyb, komp. Toplag	<1	11	0,19	5,2	<10 *(25)*	8,5 *(0,9)*	<10 *(22,5)*
26A	Nørredyb, komp. Toplag	6,2	5,1	0,11	3,9	<10 *(69)*	6,2 *(2,4)*	180 *(62,5)*
27A	Nørredyb, komp. Toplag	1,06	6,2	0,18	5	11 *(63)*	9,5 *(2,2)*	17 *(57,5)*
22G	Nørredyb, komp. underl.	1,28	36	0,47	9,3	<10 *(99)*	30 *(3,5)*	<10 *(90)*
23G	Nørredyb, komp. underl.	<1	26	0,2	8,1	<10 *(61)*	10 *(2,1)*	<10 *(55)*
25G	Nørredyb, komp. underl.	<1	13	0,31	7,4	<10 *(28)*	7,6 *(1)*	13 *(25)*
Kilde /1/	Nedre aktionsniveau	7	40	0,4	20			
Kilde /1/	Øvre aktionsniveau	200	200	2,5	90			
Kilde /2/	Jordkvalitetskriterier		40	0,5	500			
Kilde /2/	Afskæringskriterier		400	5	1000			
Kilde /3/	MKK - Sediment		163	3,8		2760 * f_{oc}	96 * f_{oc}	2,5 * f_{oc}
Kilde /4/	Modtagekriterier, Rærup	1.600	400	5	180			

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 13-12-2023 09:36

Transportministeriet har den 7. december 2023 sendt forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 14:58
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; dalo@da.dk; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)
Sendt: 07-12-2023 15:24

Kære Anders Robodo Petersen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 7. december 2023 15:02
Til: aalborg@aalborg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; region@rn.dk; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; mail@nobr.dk; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; info@NTmail.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; jura@businessdanmark.dk; hhj@aalborg.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; info@erhvervnorddanmark.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; fh@fh-nordjylland.dk; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; ttm@rn.dk; DA/LO-Udviklingsfonden <dalo@da.dk>; gk@gkvind.dk; ms@portofaalborg.com; mail@aalborgforsyning.dk; pernille.jakobsen@aalborgforsyning.dk; krasmussen868@gmail.com; ullabryanne@gmail.com; borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com; kpkarinmette@gmail.com; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; mhwden444@hotmail.com; formand@dallvillaby.dk; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; m.sloth.a@gmail.com; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; peter@plk.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; aalborg@dgsb.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; drastrupbeboerforening@gmail.com; Henrik Mørch <egholm59@paradis.dk>; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>; toftnielsenjens@gmail.com; Hans Hyttel <hanshuttel@me.com>; thorndahl@klostermarken9.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; gf_kef_sve@hotmail.com; neergaard@hasseris.dk; formand@vesterkaeret.dk; henrikas@mail.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; jof@pleth.dk; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; formand@nwk.dk; fmidtgaard62@gmail.com; sekretariat@parcelhus.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; paarmanndiana@mail.dk; paasch@mail.dk; mail@trafikaltfolkeparti.dk; DATA GeoHav <data@geohav.dk>; Lr@plankonsulenten.dk; KM <kmaal@km.dk>
Emne: Høring over forslag til lov om anl??g af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289841)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Dorte Hertzum (adhertzum@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ved anlæggelse af en tredje motorvejsforbindelse i Aalborg
Sendt: 11-01-2024 23:53

Til Miljøstyrelsen

En bekymring omkring anlæggelsen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm i form af en motorvej kaldet Egholmlinjen.

Egholm er en idyllisk og fredfyldt ø i nærområdet omkring Aalborg og Nørresundby.
Et sjældent åndehul så tæt på byens larm og travle liv, som dog synes meget fjern, så snart du har taget Egholmfærgen og efter 5 minutter befinder dig i de rolige omgivelser, den vilde natur og dyrelivet, som definerer øen Egholm. Øen er naturligvis et eftertragtet sted også for turister, som ønsker at overnatte under åben himmel. Egholm er en "perle", som Aalborgs politikere og politikerne på Christiansborg burde gøre alt for at beskytte, både i biodiversitetens navn, for natur- og havmiljø, og for at værne om de beskyttede dyrearter, der findes på øen.

Anlæggelsen af motorvejen kan have miljømæssige konsekvenser for drikkevandsressourcer som kan lide stor skade. Drikkevandet skal vi værne om.

Asbestforekomster i området, som ville blive blotlagt og spredt i hele Limfjorden ved anlægsarbejdet, er svært at forestille sig konsekvenserne af. Blot en enkelt asbestfiber kan føre til kræft.

Sidst men ikke mindst vil den evindelige støj både i anlægsfasen og langt ud i fremtiden som projektet vil afstedkomme, forringe livskvaliteten for befolkningen i Aalborg og Nørresundby.

Med et ønske om at Miljøstyrelsen kan øve indflydelse og stoppe de vanvittige planer, som Aalborg Kommune sammen med politikerne på Christiansborg har med dén motorvej over Egholm.
En bedre løsning ville være en 3. limfjordsforbindelse i den østlige ende af Aalborg.

Med venlig hilsen
Anne-Dorte Hertzum
Eskimovej 66
7100 Vejle.

Vokset op i Lindholm og besøgt Egholm mange gange.
Bor på 39 år ved siden af motorvejen. De færreste år var der ingen støj, men trafikken bliver tættere og udeliv er lig med støj.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 24-01-2024 14:24

Med opførelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bringes en stor del af aalborgensernes mulighed for rent drikkevand i fare. Må jeg minde om, at rent drikkevand er en menneskeret. Motorvejen kommer til at gå hen over drikkevandsreservoiret i Restrup Enge. I dag må beboerne derude ikke foretage sig nogen former for aktiviteter, der tilnærmelsesvis kan bringe drikkevandet i fare, men myndighederne må gerne fræse området igennem med en beskidt motorvej. Det giver ingen mening! Mine børn og børnebørn skulle også gerne kunne drikke rent vand af vandhanen, uden at være bange for liv og helbred. Det mener jeg, der er en reel fare for, at de ikke vil kunne. Derfor skal projekteringen af motorvejen over Egholm stoppes straks. Det er ligeledes problematisk, at motorvejen i anlægsfasen vil udlede rigtig meget CO2 samt tilskynde til øget anvendelse af biler som transportmiddel, hvilket er i mod enhver fornuft. Tiden er ikke til mere udledning af CO2 men tværtimod til smarte og grønne alternativer. Hermed en opfordring til at tænke mere kreativt og grønt i stedet for at hænge fast i fortidens forældede, sorte løsninger. Det kan vi gøre bedre.

Med venlig hilsen

Henning Axelsen
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 22103881

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Manley (manley1988@gmail.com)
Titel: Egholm motorvejen!
Sendt: 20-01-2024 09:29

Jeg håber at denne mail modtages af et menneske, der endnu har fornuft og følelse nok til at mærke at en motorvej over Egholm, med alle de afledte miljømæssige konsekvenser - er en frygtelig ide. Ikke alene er der forskning på området, der viser at de trafikale forhold ikke står til at blive forbedret markant og samtidig er CO2 udledningen i forbindelse opførslen af motorvejen katastrofal - set i kontekst af den galoperende krise vi står i.
Vores nuværende regering viser med deres - nærmest barnagtige - opførsel i denne forbindelse at de, ligesom med Elly-Luke og Hejrefeltet i Nordsøen, konsekvent stiller sig på storkapitalens side og ikke miljøets. Det er kortsigtet, det er, i bedste fald, uansvarligt og i værste fald decideret dumt…

Håber nogen vågner op!

Mvh,
Anders

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jane nordstrand (janenordstrand@hotmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-01-2024 08:49

Trafikministeriet

Vejdirektoratet opsatte i samarbejde med Det Danske Odderinstitut den 16. oktober 2016 to odderskilte ved Karup Å, Hagebro i en femårig forsøgsperiode. Vejdirektoratet har informeret om, at der i den femårige periode ikke blev observeret trafikdræbte oddere.

Har Trafikministeriet overvejet at opsætte odderskilte ved den planlagte 3. Limfjordsforbindelse?

Mange hilsner
Jane Nordstrand
Det Danske Odderinstitut

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj Laursen (kaj@hasseris.dk)
Titel: Høringssvar ang. 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-01-2024 00:00

Sendt fra Mail til Windows
Jeg vil gerne gøre indsigelse mod Egholm Forbindelsen – Den 3 limfjordsforbindelse .

STØJ
Jeg mener at forbindelsen er ødelæggende for mennesker og natur , i og omkring Aalborg.
Med den planlagte linjeføring på lægger man rolige og rekreative områder trafik støj som vil forringe livskvaliteten for de berørte borgere.
Trafikstøjen vil næsten dagligt blive ført ind over bebyggede områder pga den fremherskende vesten vind.
Forskning viser at trafikstøj er invaliderende.

ASBEST
Der bliver frygteligt farligt at "rode" op i Eternitfabrikkens gamle depoter langs den planlagte linjeføring.

AALBORGS VANDFORSYNING
Aalborgs drikkevand kommer overvejende fra undergrunden ved Drastrup.
I flere år har det været forbudt at bruge gifte over reservoirerne af hensyn til de borgere der skal drikke vandet- hvordan kan det pludseligt være ligegyldigt
Det er meget letsindigt at gå på kompromis med eksperters syn på de problemer som linjeføringen vil medføre for vandforsyningen til Aalborga borgere.
Rent drikkevand er det vigtigt at værne om. Det ved vi alle fra de efterretninger vi får fra andre dele af kloden.
Ingen grund til at være letsindige med livsgrundlaget for vores dejlige by.

EGHOLM
Egholm er et fristed og meget brugt rekreativt område for alle i Aalborg. Særligt for den vestlige del af byen, skoler fra hele byen og et yndet sted for diverse daginstitutioner og dagplejere. Her kan stor som lille møde naturen og dens indbyggere.
Vanvittigt at forestille sig at øen skal gennempløjes af en motorvej OG vi bliver frataget den bynære mulighed for at være i naturen – uden at skulle fragtes langt i bil.

ØKONOMI
Jeg vil protestere mod at vores skattepenge bliver brugt letsindigt på en linjeføring der ikke giver den ønskede effekt på myldretids køerne i Limfjords tunnelen.

Venlig hilsen
Lisbeth Andersen
Mester Eriksvej 10
9000 Aalborg
Tlf 23339182

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marcus Høgsbro Ottosen (marcus.h.ottosen@gmail.com)
Titel: Negativt høringsvar vdr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:59

Jeg er som ung borger sindssygt bekymret for at man vil bygge flere motorveje i en tid hvor vi er på vej imod et klimakollaps! Det burde ikke være muligt i en tid hvor vi har så sparsomt et CO2 budget tilbage burde det bruges på at udbygge de mest klimavenlige transport former, som tog og cykel transport. Ikke mere privatbilisme og da slet ikke som i tilfældet med Egholmmotervejen, der ikke engang vil løse trafik problemerne på sigt! Dog er min største bekymring ikke engang klimaet og miljøet i denne sag. Det mest uhyggelige er hvordan den politiske proces har spillet sig ud. Politikerne og de ansvarlige embedsmænd glemmer i fremskridtets og vækstens hellige navn at varetage det dyrebareste vi har i Danmark; et levende og aktivt demokrati, hvor vi kan tror på den fakta der bliver fremsat og at der ikke er alle mulige andre kortsigtede erhvervsinteresser som trumfer det fælles bedste. Jeg håber nogle vil tage ansvar og sætte demokratiet og langsigtede stabile økosystemer over økonomisk vækst og personlige prestige projekter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Lolholm (livlolholm@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:56

Hej i Trafikministeriet

Hermed indsigelse mod, at I vil lave en tredje Limfjordforbindelse over Egholm. Det er mit svar til den offentlige, alt for korte, og strategisk planlagte over juleferien, høring som er igang netop nu. Høringssvarrunden er under al kritik da almindelige demokratiske processer ikke kan nåes indenfor den korte svartid.

På Egholm bor der ikke kun særlige mennesker, ø-boeere som ikke skal have frataget hjem, stilhed og ø-liv, vi har dér også noget af den fineste bynære natur. Vi lever i en tid, hvor naturen ikke må ødelægges mere, og da slet ikke så bynært og så særlig natur som vi har på Egholm. Det er jo den stik modsatte retning af de 17 verdensmål, hvis I vil ødelægge både livet i vand og livet på land, mål nr. 14 og 15. I går helt galt med anlæggelse af den motorvej.

Egholms som rekreativt område for byens borgere, ikke mindst alle dem der ikke har bil, må ikke ødelægges for NATUR er det der bedrer folkesundheden - det vil I da ikke ødelægge vel? Det vil svække både dyr og menneskers trivsel at anlægge en motorvej over Egholm, allerede i anlægsfasen, det vil give forværring over årene efter. Folk hér vil blive så stressramte og syge, at de ikke kan opretholde et almndeligt arbejdsliv.

På Egholm bor også en del flagermus, tjae faktisk 10 forskellige arter, ud af Danmarks 17, yngler og lever dér og de vil blive bl.a. trafikdræbte, en del af dem allerede i anlægsfasen. Vil I stå til ansvar for det?

På Egholm yngler og bor også en meget vigtig odderbestand, et rødlistet dyr, som er beskyttet af Habitatsderektivet - og derfor kan jeres motorvej slet ikke få lov til at blive anlagt over Egholm. Det er gangske enkelt ULOVLIGT - bla. fordi der er flere alternativer, og det derfor ikke er nødvendigt at anlægge motorvejen over Egholm.

Så er der knortegæssene, som kommer forbi Egholm et par gange om året. De furagerer og holder velfortjent hvil på Egholm og de kan ikke omdiregeres på deres trækrute - det må I heller ikke ødelægge for hverken dem eller os.

Ved anlæggelse af Egholmmotorvejen vil I overtræde Dyreværnsreglerne, med afværgeordninger. Det må man ikke og heller ikke I vil gå ustraffede hen. Konsekvenserne af jeres beslutning vil ramme, forhåbentlig kun jer når I stilles til ansvar for alle de regler og love I bevidst vælger at ignorere, HVIS I vælger at lave en katastofe i Aalborg og omegn.

I anlægsfasen af en Egholmmotorvej er der planlagt at åbne for aspestdeponiER og det vil give fatale konsekvenser for alt liv i og omkring Aalborg, med langvarige og alvorlige sygdomme til følge. Aalborg har haft asbestkatastrofer nok. Åbn IKKE for en ny!

Støjen fra en vestlig forbindelse over Egholm vil være helt forfærdelig, ikke kun for os der for under 100 meter fra jeres planlagte vej, men for alle bosatte i hele den vstlige del af alborg. Mange husejere frygter for deres friværdier, men allerværst er den sundhedsskadelige påvirkning af den støj der vil komme, da vi som store pattedyr ikke kan tåle de støjmængder der vil følge. Vores nervesystemer kan simpelthen ikke tåle at hverken arbejde, bo eller opholde os i de støjmængder Egholmmotorvejen vil medføre og der vi ALTID være støj, døgnets 24 timer, båret af den næsten kroniske vestenvid vi har ved Limfjorden.

Som ministerie og dermed ansvarshavende så skal I vide at I også ødelægger drikkevandet i Aalborg hvis I

vælger at anlægge motorvej over Egholm.

Ikke mindst så er det kun 28% af borgerne i Aalborg kommune der ønsker dén motorvej - så I har ganske enkelt IKKE befolkningens opbagning.

FØRST NÅR DET SIDSTE TRÆ ER FÆLDET
FØRST NÅR DEN SIDSTE FISK ER FANGET
FØRST NÅR DEN SIDSTE KILDE ER FORURENET
FØRST DA, VIL I FORSTÅ, AT MAN IKKE KAN ÆDE PENGE!

Jeg modsætter mig, med alt hvad jeg har i mig, at I vil bygge en motorvej over Egholm - det er mit svar til jeres høring om Egholmotorvejen.

Hilsen Liv Lolholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Michelle Poulsen (michellepoulsen@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej: Høringssvar vedr. anlægsloven om 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:49
Bilag: Alternativer, udemokratisk proces og samfundsøkonomi.pdf; Natur og dyreliv.pdf; Støj.pdf; Småø og rekreation.pdf;

Kære Transportminister og -ministerium,

Hermed fremsendes mine bemærkninger til anlægsloven om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Se venligst de vedhæftede pdf-filer.

Med venlig hilsen

Michelle Poulsen
Egholm 17, 9000 Aalborg

Jeg er imod etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af flere årsager, heriblandt en udemokratisk proces, manglende (seriøs) stillingtagen til alternativer og samfundsøkonomien i projektet.

Der mangler sammenligning med alternativer i VVM-redegørelsen, der skal begrunde tilblivelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger: særligt et 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. Dette bør politikerne kræve, så beslutningen for en 3. Limfjordsforbindelse baseres på et retvisende beslutningsgrundlag.

Dette understøttes af følgende argumenter:

1. Med udgangspunkt i VVM-direktivet undrer jeg mig over, at Vejdirektoratet accepterer at opdatere VVM-redegørelsen fra 2011 uden at inkludere alternativer til at sammenligne med. Lokalpolitisk enighed om en linjeføring bør ikke tilsidesætte, at Vejdirektoratet/ministeriet skal afveje og sammenligne forskellige alternativers potentiale i borgernes interesse for at sikre, at det er det rette beslutningsgrundlag til gavn for flest borgere. Den seneste VVM-redegørelse sætter for mig spørgsmålstegn ved Vejdirektoratets evne til at agere som uvildigt organ. Ligeledes gør forslag som at oddere skal skræmmes væk ved at folk lufter deres hunde i de områder, hvor der er observeret oddere i linjeføringen for at skræmme dem væk, som det foreslås i den supplerende miljøkonsekvensrapport fra november 2023. Det er både useriøst og uhørt i et land som Danmark, hvor yngle- og levesteder for vilde dyr allerede er betydeligt indskrænket.
2. Egholmlinjen er klart den dyreste forbindelse frem for et yderligere tunnelrør ved den eksisterende motorvej under Limfjorden i Aalborg Øst. Det er uansvarligt at bruge skattepenge på en forbindelse i Egholmlinjen, når en øst-forbindelse vil være langt billigere. Ifølge anlægsloven vil en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm endvidere stige i pris med 800 miillioner kroner fra 7 mia. kroner til 7,8 mia. kroner. Det er uhørt, hvis dette ikke medfører en opdatering af beregninger for projektets rentabilitet, når man tager i betragtning, at forbindelsen oprindeligt var på grænsen til at være rentabel. En af de væsentligste grunde til, at rentabiliteten sneg sig op en intern rente på 3,5 % var ovenikøbet de ændringer, der er effektueret fra Finansministeriets side i 2021 for at sikre rentabilitet af grønne projekter (som på den korte bane er mindre rentable samfundsøkonomisk). En 3. limfjordsforbindelse over Egholm er på ingen måde et grønt projekt (tværtimod) og bør derfor ikke vurderes ukritisk efter den standard.
3. Firmaet Rambøll Danmark A/S, der var involveret i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen fra 2021, er/var en del af Aalborg Alliancen og derfor ikke neutrale. Her henvises til, at Aalborg Alliancens medlemmer ved medlemskab medgiver at støtte tilblivelsen af 3. limfjordsforbindelse.

4. En 3. Limfjordsforbindelse har været diskuteret siden 70'erne, og trafikmønstret i og omkring Aalborg har udviklet sig betydeligt siden da. Derudover sker den væsentligste industrielle udvikling, der kræver en god og robust tilgang til motorvejsnettet, i Aalborg Øst. Her er sygehus, virksomheder, universitet mv., mens det vestlige Aalborg er domineret af grønne områder, boliger og rekreation. En 3. limfjordsforbindelse i Egholmlinjen afskærer desuden byens mulighed for at udvikle sig mod vest, da udstykning af byggegrunde mv. omkring forbindelsen må formodes at stoppe så snart, forbindelsen måtte blive en realitet. Dermed får det også betydning for Aalborgs fremtidige udvikling og vækst og indskrænker byens mulighed for at skabe nye attraktive boligområder at bosætte sig i.
5. Er det muligt, at natur, rekreative værdier og folkesundhed underprioriteres og værdisættes for lavt i samfundsøkonomiske analyser? Det er i hvert fald paradoksalt, at natur, rekreation og folkesundhed igen og igen må vige for billismens bekvemmelighed og virksomheders vækst. Natur, rekreation og folkesundhed – tre faktorer, som er svære at opgøre og værdisætte for samfundsøkonomen. Alt for ofte ses ukritisk på de samfundsøkonomiske analyser som det eneste eller tungestvejende vidensgrundlag for politiske beslutninger til trods for, at styrelserne selv understreger, at en sådan analyse ikke bør stå alene. Argumenter om støj og forurening har således ikke fået den rette fylde i debatten og beslutningsprocessen om danske vejprojekter, fordi betydningen heraf er langt sværere at kvantificere og de samfundsmæssige gevinster langsigtede og behæftede med større usikkerhed. Derudover er forbindelsen planlagt anlagt gennem områder, hvor der lever rødlistede/truede/fredede dyrearter, herunder bl.a. den lysbugede knortegås, som Danmark er forpligtet til at beskytte i henhold til EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Vejdirektoratet publicerede i 2021 i samarbejde med Københavns Universitet den omfattende rapport "Værdisætning af konsekvenser for natur og friluftsaktiviteter ved anlæg af motorveje gennem naturområder", der tydeligt viste, at danskere værdisatte højt, at naturområder blev beskyttet og ikke forstyrret af støj i forbindelse med etablering af motorveje samt at danskerne ville give mest for at opnå ro fra motorvejsstøj. Undersøgelsen viste også, at danskere har en stor præference for, at motorvejsprojekter gennemføres sådan, at værdifuld natur ikke påvirkes negativt. Rapporten understreger derfor vigtigheden af, at det værditab der er forbundet med anlæg af nye motorveje medtages i vurderinger, hvilket hverken tidligere eller nuværende miljøkonsekvensvurdering/VVM-redegørelse formår.
6. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke en langsigtet løsning til at afhjælpe de trængselsproblemer, der opleves i limfjordstunnelen/E45, da kapaciteten i tunnelen er vurderet til at blive opbrugt igen kortvarigt efter, at en motorvej i Egholmlinjen vil kunne være etableret. VVM-rapporten fra 2021 indikerer tydeligt, at anlæggelsen af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm ikke effektivt løser udfordringerne med trafikken på tværs af Limfjorden ved Aalborg. Den beregnede trafikmængde, der omlægges fra E45 til 3. limfjordsforbindelse, er meget begrænset. Beregningerne, der bygger på

Landstrafikmodellen, viser kun en reduktion af belastningen på Limfjordstunnelen på omkring 24%. Trafikanter nord for fjorden foretrækker således E45 som deres primære rute - særligt de, der pendler til og fra arbejde. Som de trafikale fremskrivninger i VVM-rapporten dokumenterer vil Limfjordstunnelens kapacitet være overskredet i 2032, hvor en 3. limfjordsforbindelse over Egholm forventes at stå færdig. Dette vil medføre, at trafikpropper atter vil opstå de samme steder, og trængselsproblematikkerne vil utvivlsomt vokse yderligere parallelt med udviklingen som de seneste mange år.

Derudover afhjælper en 3. limfjordsforbindelse over Egholm ej heller de uheld, der er i tunnelen pga. uhensigtsmæssige tilkørselsforhold og vejbaneskift. Det løser heller ikke trafikstøjsproblemerne, der er omkring E45 på nuværende tidspunkt. Det ville der dog kunne bliver MASSER af budget til, hvis man fokuserede på optimering af fjordkrydsning omkring den eksisterende forbindelse, limfjordstunnelen. Her ville der med det 7-8 mia. kroner blive råd til både ekstra tunnelrør, omfattende støjafskærmning og intelligent trafikafvikling. Endvidere er det på E45, at der er behov for yderligere kapacitet, og ikke ift. E39, som en 3. limfjordsforbindelse over Egholm forbinder til nord for fjorden. På denne måde er forbindelsen ganske enkelt en streg på et kort, der er sat forkert, da den ikke vil aflaste den fjordkrydsende trafik på sigt. En 3. limfjordforbindelse over Egholm har kort sagt ingen samfundsmæssig værdi til trods for anlægsprisen på over 7 mia. kroner og vil tilmed være nytteløs i forsøget på at afhjælpe fremtidige trængselsproblematikker ved limfjordstunnellen, som netop er det, den skal afhjælpe.

7. Kommunal medfinansiering af statslige vejprojekter burde være ulovligt. Det er et politisk virkemiddel, der – særligt i dette tilfælde – har vist sig at være et afgørende incitament på regeringsniveau ift. at udvise villighed over for et vejprojekt. Dette til trods for, at der er borgerlig modstand mod vejprojektet – og at vejprojektet på alle måder afviger fra øvrige vejprojekter i det trafikudspil, som den er en del af, herunder ift. bæredygtighed, rentabilitet, miljøhensyn mv.
8. Den eksisterende limfjordstunnel vil indenfor en kortere årrække kræve betydelig renovering pga. sætning, hvorfor der (uanset) vil blive behov for finansiering af et ekstra tunnelrør for at sikre, at fjorden fortsat kan krydses via E45. Det synes samfundsmæssigt fornuftigt, at starte med den løsning og se om ikke, det netop vil gøre en betydelig forskel for trafikken.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Jeg er imod etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm af flere årsager, heriblandt manglende naturbeskyttelseshensyn.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder omkring Egholm i vinterhalvåret og er afhængig af ålegræs, der vokser der. Desuden er arten meget følsom over for støj. Jeg er ikke enig i VVM-rapportens vurdering af, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe, da de allerede befinder sig der i det omfang, de kan finde føde. Reduktionen af ålegræs under anlægsfasen, der beskrives, vil negativt påvirke artens overlevelsesmuligheder.

Strandtudsen, registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art, og der investeres betydelige midler andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker dybt respektløst at ødelægge levesteder for disse arter i deres naturlige udbredelsesområder, især når der findes andre trafikale alternativer. Beskyttelsen af levesteder i henhold til Habitatdirektivet bør respekteres.
At Vejdirektoratet med fuld seriøsitet fremlægger, at der bør laves tiltag for at skræmme de oddere, herunder ynglende oddere, væk, der er observeret i linjeføringen, gør mig utroligt harm. Odderen skal ligeledes i henhold til EU's Habitatdirektiv beskyttes. At folk til trods herfor opfordres af Vejdirektoratet til at lufte deres hunde i dette område samt at der skal afspilles afskrækkende lyde mv. for at skræmme dem væk, er forfærdeligt.
Det er ikke mange steder i Danmark, at man på så kort tid kan komme til naturoplevelser af den kaliber, som Egholm og eksempelvis Østerådalen kan give. At fredskov endvidere blot må vige pladsen for forbindelsen er ganske forfærdeligt. Der er taget INGEN hensyn til den enorme værdi, som bynære naturområder har.
Og hvis ikke sund fornuft ift. naturbeskyttelseshensyn er nok – så er det jo faktisk sådan, at EU's Habitatdirektiv kun må fraviges ved "bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer". En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opfylder INGEN af delene. Den er hverken bydende nødvendig – og der findes bedre og langt mere brugbare alternativer.
Verden lider allerede under massevis af menneskeskabte 'naturkatastrofer' – lad ikke dette projekt bidrage yderligere hertil. Det er tid til fremtidssikrede, fremadskuende og fornuftige infrastrukturløsninger fremfor at nogle lokalpolitikere får deres prestigeprojekt af en forurenende og forældet motorvej foreviget på landkortet. Aalborg Kommune er desperat efter en løsning, hvorfor lokalpolitiske fortalere argumenterer for forbindelsen med henvisning til, at hvis dette er den forbindelse som regeringen ønsker at bakke op om økonomisk, så er det bedre at vi tager imod dette nu fremfor at forsinke processen yderligere og risikere, at der slet ikke kommer en løsning på den fjordkrydsende trafikafvikling over Limfjorden. Vi antager og håber ikke, at dette er en form for argumentation, der er tungtvejende for lovforslag og fordeling af samfundets ressourcer.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Nedenstående høringssvar fremsendes i håb om, at borgerne i denne høringsfase vil blive hørt, så et politisk prestigeprojekt med stor lokal modstand ikke får lov at blive gennemført uden, at dette i så fald gøres på et velunderbygget og ikke mindst validt grundlag. Det er på tide, at borgere og lokale organisationer mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bliver lyttet til. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm har allerede ved flere lejligheder opnået danmarksrekord i antal indsigelser/høringssvar, hvorfor det er på høje tid, at dette tages seriøst. Tiden er til, at der tages hensyn til sundhed, natur og klima – og ingen af disse hensyn tilgodeses, hvis det fremsatte *Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse* vedtages. Nedenfor argumenteres for væsentlige forhold ved en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, som bør overvejes og/eller tages yderligere hensyn til, hvis man fra politisk side vælger at vedtage forbindelsen. Både af hensyn til potentielle lovbrud samt menneskelige og naturmæssige værdier.

Støj

En 3. limfjordsforbindelse over Egholm bidrager til, at flere boligområder forurenes med trafikstøj. En stor del af det vestlige Aalborg og omegn vil blive berørt af den trafikstøj, som et sådant motorvejsprojekt unægteligt fører med sig – særligt med den medvind trafikstøjen vil få som følge af den insisterende vestenvind ind over fjorden. Det betyder konkret, at boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup samt det vestlige Aalborg og Nørresundby vil blive udsat for betydelig trafikstøj, hvor der tidligere ikke har været denne form for støjforurening. Det er uacceptabelt, at byområder, der tidligere har været skånet for støjforurening af den kaliber en nærtliggende 20 km motorvejsstrækning vil medføre skal indhylles i trafikstøj. Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm med den støjkorridor det vil skabe fremstår yderligere fornuftstridigt for Aalborg som by taget i betragtning, at det Europæiske Miljøagentur (EEA) har udråbt Aalborg som Danmarks mest trafikstøjplagede by, og at 67 % af aalborgenserne i forvejen lever med sundhedsskadelige støjniveauer.

Miljøstyrelsen har sat en vejledende grænseværdi for trafikstøj på 58 dB (hvilket dog kun gælder nybyggede boliger), mens WHO har fastslået, at støj helt ned til 53 dB kan være sundhedsskadeligt at leve i. Vi undrer os over, at trafikstøjen ikke tages mere seriøst i anlægningen af et permanent trafikanlæg og er bekymret over, hvordan det er opgjort i VVM-redegørelsen. I VVM-redegørelsen tilsidesættes endvidere ny vigtig 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". Det er foruroligende, at Vejdirektoratet alligevel fortsat blot henviser til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, fremfor at trække 6-13 dB fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen bliver 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-redegørelsen og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-redegørelsen beskriver. Derudover medtager VVM-redegørelsen ikke betydningen af 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. Det er uacceptabelt, at det skildres i VVM-redegørelsen, at en 3. limfjordsforbindelse over Egholm nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den

forøger og udbreder støjen – særligt med udgangspunkt i at støj på 58 dB efter dansk standard vurderes som acceptabelt bynært og i boligområder. Det giver langt mere mening at afgrænse motorvejsstøj omkring det eksisterende motorvejsnet ved E45 og intensivere støjbekæmpelsen i disse områder til gavn for de mennesker, som i forvejen er stærkt plagede af motorvejsstøj. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen, hvorved Aalborg omkranses af støjende motorveje. Det vil betydeligt begrænse de områder, som Aalborg kan udbygges i og generelt gøre Aalborg til en meget lidt attraktiv by at bosætte sig i.
Støj har store konsekvenser for menneskers sundhed og velbefindende, hvilket kan være svært at opgøre samfundsøkonomisk med risiko for, at det ikke vægtes tilstrækkeligt. Trafikstøj er bl.a. associeret med øget risiko for diabetes, overvægt, hjerte-kar-sygdomme, forringet hukommelse, indlæringsvanskeligheder og visse typer kræft. En del af denne sammenhæng formodes at bero på, at trafikstøj forårsager stress og søvnforstyrrelser. Trafikstøj har således stor betydning for menneskers sundhed og trivsel, og Miljøstyrelsen vurderede da også tilbage i 2003, at trafikstøj er skyld i 200-500 for tidlige dødsfald årligt i Danmark. At WHO endvidere fremhæver trafikstøj som det næststørste miljøproblem efter luftforurening understreger vigtigheden af, at støjproblematikken tages seriøst.
Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse er således både i strid med verdensmål nr. 3 ”Sundhed og trivsel” samt nr. 11 ”Bæredygtige byer og lokalsamfund”.
Afslutningsvist synes det ironisk, at et område som Egholm, der i 2019 modtog Stilhedsprisen, går en fremtid i møde som et helle for en støjende motorvej fremfor som et udpeget stilleområde med plads til natur, dyr og mennesker. I en verden af støj er det altafgørende, at der er rum til stilhed.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Rekreation

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil have betydelige negative indvirkninger på centrale og velbesøgte rekreative områder i Aalborg og omegn - effekter, som ikke kan reverseres, men som vil påvirke aalborgenseres fritids- og friluftsliv så længe forbindelsen eksisterer. Forbindelsens placering - hævet op midt i limfjorden – i kombination med den vanlige friske vestenvind vil bidrage til, at trafikstøjen kan bevæge sig langt ind over Aalborg, Lindholm og Nørresundby. Dette betyder, at de få resterende bynære grønne og rekreative områder, der er tilbage i et ellers betonbelagt Aalborg vil blive påvirket af motorvejsstøj. Vi er bekymrede over, at dette ikke får den vægtning, som det bør i VVM-redegørelsen/beslutningsgrundlaget. Dette vil påvirke langt flere mennesker end blot de, der bor langs linjeføringen. Blandt andet vil forbindelsen påvirke børnefamiliers, ældres, skoleelevers, unges – ja, alle aalborgenseres mulighed for at tilgå grønne og rekreative områder væk fra storbyens ellers summende støjforurening. Aalborgensere uden bil, herunder børnefamilier, ældre og unge, har ikke mulighed for at besøge andre nordjyske grønne områder i køreafstand fra Aalborg – i tillæg til at aalborgensere generelt bør have adgang til ro og rekreation i deres hverdag. Derfor er det afgørende, at der værnes om de få grønne åndehuller, der stadig er tilbage i Aalborg. Her refererer jeg bl.a. til Egholm inkl. fjordområdet omkring, 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. Derudover vil det påvirke den nyligt fornyede og velbesøgte Vestre Fjordpark med sports- og vandaktiviteter, Aalborg Street Food, lystbådehavnen og på dage med frisk blæst over limfjordens vande: Aalborgs havnefront med havnebadet og Jomfru Ane Parken. Områder som mange anvender til gå-, løbe- cykel- og svømmeture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP.

Turisme og tilflytning, herunder småøers betydning for Danmark

Vejdirektoratet konkluderer i VVM-redegørelsen for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, at den sydøstlige halvdel af Egholm vil blive påvirket negativt ift. støj og barriereeffekter pga. vejprojektet. Dette vil få fatal betydning for Egholm som udflugtsmål og ikke mindst som hjem for øboere. Øens flade landskab midt i limfjorden vil bidrage til, at lyden fra en motorvej vil være hørbar på hele øen og ødelægge den ø-stemning, som en småø uden broforbindelse rummer. Skeler man eksempelvis til Venø, vest for Egholm, møder man lokalt en helt anden mentalitet ift. ø-liv og potentialet ved at have en bynær småø sammenlignet med den mentalitet, der hersker fra lokalpolitisk side ift. Egholm. En småø så tæt på byliv giver unikke muligheder for anderledes virksomhedsdrift, kultur- og naturoplevelser og ikke mindst en mulighed for folk til "at bo på landet i byen" – noget flere og flere børnefamilier efterspørger. Småøerne og ikke-brofaste øer har en helt speciel status i Danmark, som bør medtænkes i VVM-redegørelsen/beslutningsgrundlaget. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge den unikke ø-stemning og ikke mindst gøre Egholm langt mindre attraktiv for tilflyttere såvel som besøgende. At gøre Egholm til bropille vil være øens endeligt, da Egholms hovednerve, grusvejen, vil blive gennemskåret af en motorvej, der afskærer udflugtsstederne

ved færgelejet, herunder shelterplads og Restaurant Kronborg, fra resten af øens oplevelser, herunder statsbroen, Thomas Dambos kunstværk, trolden Pil Tusindtunge, den vestlige kyststrækning mv. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil således få uoprettelig betydning for turismen på Egholm, som alene i juli måned 2020 udgjorde 50.000 besøgende på øen.

Michelle Poulsen, Egholm 17, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Egholm motorvej.
Sendt: 11-01-2024 23:43

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 18:58:28 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Jeg frygter Egholmlinjen både nu og for vores næste generation. Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, der i blandt de fredede dyr, udsætte mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, der bliver højere end den fastsatte grænseværdi. 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. Vores grundvand og drikkevand bliver udsat for risici for at blive forurenet. For ikke at snakke om alt det asbest der er smidt i fjorden, der nu skal graves og rodes op i. Der er bestemt brug for flere undersøgelser.

Tænk jer om. Regler og love er til for at blive overholdt ikke tilpasses.

Hilsen Thomsen Lindholm.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:41

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til:trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via 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 medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:36

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Thu, 11 Jan 2024 23:29:38 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: arp@trm.dk

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via 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 medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Fwd: Egholm motorvej.
Sendt: 11-01-2024 23:34

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Fwd: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 19:00:49 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: arp@trm.dk

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Egholm motorvej.
Dato: Wed, 10 Jan 2024 18:58:28 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til: trm@trm.dk

Jeg frygter Egholmlinjen både nu og for vores næste generation. Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, der i blandt de fredede dyr, udsætte mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, der bliver højere end den fastsatte grænseværdi. 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. Vores grundvand og drikkevand bliver udsat for risici for at blive forurenet. For ikke at snakke om alt det asbest der er smidt i fjorden, der nu skal graves og rodes op i. Der er bestemt brug for flere undersøgelser.

Tænk jer om. Regler og love er til for at blive overholdt ikke tilpasses.

Hilsen Thomsen Lindholm.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Krahn (krahn@privat.dk)
Titel: Fwd: Nej til Egholm motorvejen.
Sendt: 11-01-2024 23:31

-------- Videresendt meddelelse --------
Emne: Nej til Egholm motorvejen.
Dato: Fri, 5 Jan 2024 15:49:35 +0100
Fra: Claus Krahn <krahn@privat.dk>
Til:trm@trm.dk

Stop dette vanvittige projekt med at lukke Aalborg inde af motorveje. Vi skal som by være stolte af at have en ø. Hvilke andre byer kan prale med det. Det er jo en turistattraktion, vi bør prale med. Hvor man tager færgen til øen og finder dejlig natur og ro. I stedet ødelægges byen nu fuldstændig for altid.

Jeg har i 20 år hver dag kørt på arbejde til Aalborg gennem tunnellen uden problemer. Der er lidt trafik om morgenen kl. 8 og igen kl. 16, men trafikken glider lige så stille af sted. Det er jo ingen samligning med feks. København. Der er kun kødannelse ved uheld, og det kan kun løses ved et ekstra rør. Desuden ligger alle de store arbejdspladser og det kommende supersygehus i den østlige del af byområdet. Der er bedre og billigere alternativer end Egholmlinjen, der bør kigges på.

Vi skal værne om naturen, siger politikkerne, men her bliver gjort stik lige modsat. Så megen naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby og Egholm. Truede dyrearter er i fare der i blandt lysbugede knortegæs, odder, strandtudse, spidssnudet frø, 10 slags flagermus og sjældne mosehornugler. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Og hvad med med vores drikkevand. Hvad med fjorden og alt det asbest, der flyder rundt i vandet og som man kan se, der bliver skyllet op. Men påståes ikke findes. Skal der nu til at graves i det, så det endnu engang hvirvles op til skade for befolkningen.

Vi er mange der kommer til at bo i et støjhelvede. Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjbelastede byer. Egholmlinjen berører så mange mennesker. Støj er sundhedsskadelig for mennesker. Al vind der kommer fra syd og hele nord tager støjen med til Lindholm. 70% af den danske vindretning ligger i det område. Boligpriserne vil falde drastisk og folk vil begynde at søge væk her fra. Er det det I vil opnå ? Desuden ligger der mange daginstitutioner tæt op af Egholmslinjen. Støj påvirker også indlæringsevnen. Frygter fremtiden for næste generation.

Det koster 7,3 milliader kr. , hvor af Aalborgs borgere via 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 medfinansirende på et statsligt vejanlæg.

Tid til omtanke !

Hilsen Lene Thomsen Åvej 18 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Allan Kaihøj Jensen (akj@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 23:24

3 vægtige grunde til at opgive Vestforbindelsen over Egholm og søge andre løsninger af de trafikale problemer på E45.

- På trods af vidneudsagn og dokumenterende billeder for tilstedeværelsen af deponeret asbest i området fortsætter man ufortrødent projektet, uden hensyntagen til de forurenende elementer, der som følge af anlægsarbejdet vil bliver frigivet og transporteret videre gennem luften eller med vandløb, eksempelvis fra depotet mellem Svenstrup og Dall. Alene risikoen for denne type forurening bør være grund til at stoppe eller omtænke projektet.

- Truslen mod truede og sjældne dyrearter bliver ignoreret og man dispenserer fra EU's habitatsregler på trods af at andre muligheder for linjeføring ikke er tilbundsgående undersøgt, hvilket ellers er reglernes grundlag for at en sådan dispensation kan opnås.

- Da projektet selv nævner at man tager ekstra hensyn til drikkevandet med dobbeltforede regnvandsbassiner i erkendelse af risikoen for drikkevandet i området – en risiko for forurening af drikkevandet og grundvandet vil være en ikke-reversibel katastrofe for de 100.000+ mennesker, der får deres drikkevand derfra.

Tag derfor venligst disse indsigelser i betragtning når der skal stemmes om gennemførelsen af projektet.

Med venlig hilsen

Allan Kaihøj Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Evy Holmelund (evy.holmelund@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:23

Jeg, Evy Holmelund, gør indsigelse mod projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven, da Egholmforbindelsen ikke tilgodeser klima- og miljøhensyn. Jeg opfordrer til at sætte anlægsloven i bero. En udsættelse er under alle omstændigheder nødvendig, da processen op til anlægsloven, og dermed anlægsloven, er i modstrid med dansk lovgivning og flere EU- direktiver, da alternative, relevante løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt i forbindelse med tidligere VVM´er eller den efterfølgende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023. Dette er især kritisk i forhold til overholdelse af EU's habitatdirektiv og EU's drikkevandsdirektiv. Derudover gør jeg indsigelse over: • CO2 udledningen i anlægsfasen er ikke medregnet i den interne rente og i samfundsøkonomien for projektet. • Modregning af CO2 udledning i anlægsfasen ved inddragelse af teknologiske gevinster ved umoden teknologi (så som CCS) er ikke vederhæftigt. • CO2 udledning i forbindelse med arealanvendelse indgår ikke i CO2 opgørelsen af hele projektet. • Placeringen af en alt for kort høringsproces midt i jule- og nytårsferien. Det er udemokratisk og uværdigt. Derudover vil det medføre en kvalitetsforringelse af de faglige høringssvar, som er formålet med høringen.

Vedr. projektet som helhed Jeg ser kritisk på, at man endnu engang ønsker at bidrage til fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt, som kommer til at udlede mange drivhusgasser. Projekter som dette er inkompatible med en målopfyldelse af Parisaftalen (2015), og udfordrer Danmarks rolle som grønt foregangsland. Projektets klimapåvirkning er så stort at selve anlægsarbejdet vil udgøre ca. 1 pct. af Danmarks årlige udledninger. Projektets rentabilitet er meget usikker, hvilket ikke engang kan retfærdiggøre projektet fra en økonomisk vinkel. Jeg mener derfor, at de midler som finansierer projekter bør anvendes til at støtte projekter, der matcher samfundets behov for reduktionen af drivhusgasudledningerne.

Manglende undersøgelse af alternative løsninger: VVM'en er begrænset til præsentation af projektets forventede påvirkning på miljøet og samfundet, uden at nævne relevante alternativer til den mobilitetsudfordring, som den er designet til at løse. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer: 1. Ikke-infrastrukturbaserede alternativer, som har vist sig at give positive resultater (fx. road pricing i Tyskland) ser ikke ud til at have været undersøgt, selvom de ville give (A) stor mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, (B) et markant lavere klimaaftryk, og ikke mindst (C) mulighed for teknologisk udvikling der kan sikre større konkurrencedygtighed for den danske industri i en klimaneutral økonomi.

2. Effektive mobilitetsløsninger,som kollektiv transport(især når den største del af trafikken gennem fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser)

3. Hvis der skal laves en ny LImfjordsforbindelse er der fra adskillige kompetente trafikforskere peget på at et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel er langt mere skånsomme for klima og miljø, samtidigt med at de samfundsøkonomisk og ift. afhjælpning af trængsel på E45 er langt bedre. Concito har peget på denne mangel på nytænkning og manglende hensyn til klimakrisen i deres rapport udgivet i Juni 2023 ("Grøn Omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger"), som bl.a. refererer til succeshistorier i udlandet som f.eks. Wales modellen for klima og transport beslutninger. I forlængelsen af denne meget relevante analyse opfordrer jeg til, at beslutningstagerne i stedet for at beslutte løsrevne infrastrukturplaner baseret på politiske forlig ("hvor alle skal have noget") i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier. Det er imod gældende lovgivning og EU-direktiver IKKE at belyse alternativer: I Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) fremgår det i §20 stk. 2.4 at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. SKAL omfatte følgende oplysninger "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..". Det skete IKKE i VVM, 2021, og det er IKKE sket i MKV, 2023 til trods for, at fagligt kompetente trafikforskere, biologer, støjeksperter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor folketingets trafik- og miljøudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringssvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning. Anlægsloven vil ganske vist ved sin vedtagelse sætte dansk lovgivning på dette område ud af kraft. Det er dog et afgørende forhold, at EU´s habitatdirektiv og

drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Jeg anser, i lighed med en lang række organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatdirektivet eller drikkevandsdirektivet, hvis anlægsloven besluttes på de nuværende præmisser. For habitatdirektivet drejer det sig om artikel 6 (natura 2000 områder), samt artikel 12 og 16 (bilag 4 arter). Iflg. drikkevandsdirektivet artikel 4 SKAL drikkevandets kvalitet sikres (hvilket iflg. VVM 2021 kun sker med "betydelige risici for forurening" ved etablering af Egholmmotorvejen). Adskillige drikkevandseksperter udtrykker da også at drikkevandet ved især nøglevandværket i Drastrup ikke kan undgå at blive forurenet). Artikel 7 i samme direktiv giver ganske vist mulighed for at fravige artikel 4 hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt, men dette er under forudsætning af, at alternativer SKAL være undersøgt og (skærpende) med fokus på miljøet (ikke den trafikale betydning), eller sagt på en anden måde er det et afgørende forhold om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig en bevarelse af drikkevandets kvalitet. Vedr. rapportens manglende inddragelse af klimabelastningen i de samfundsøkonomiske beregninger: I MKV rapporten, 2023, beregner Vejdirektoratet den interne rente til 3,5 pct. Iflg. Rådet for større bæredygtighed er denne interne rente endda højt sat, fordi man var nødt til at ændre taksterne for den helt dominerende "indtægt" for motorvejen, nemlig "tidsgevinsterne" for at nå op på de 3,5 pct. Det virker generelt grotesk at regne på denne måde taget i betragtning, at omkring 74 pct. af bilturene er kørsel i fritiden. Samtidigt er de 3,5 pct. udtryk for den lavest mulige størrelse for at et infrastrukturprojekt er rentabelt. Egholm-motorvejen er på det område også det klart dårligste projekt i Infrastrukturpakken. Det gør den ekstremt sårbar, både i forhold til prisstigninger og i forhold til fald i trafikprognoser. F.eks. vil 25 pct. lavere tidsgevinster sænke rentabiliteten til 2,8 pct. ! Men det er værre endnu, for klimabelastningen er IKKE medtaget i den samfundsøkonomiske beregning. Vejdirektoratet undlader nemlig at medregne et udslip på omkring 480.380 ton CO2e vedrørende byggeri af motorvejsanlægget. Udledning af 480.380 tons CO2e vil med en pris på 5.000 kr. pr. ton give en udgift på kr.:2.401.900.000 kr. som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning. Resultatet vil altså forringes kraftigt, hvis Vejdirektoratet, som det ifølge mediet Mobility Pro (16. april 2021) blev anbefalet af Venstre, Konservative, Industri og eksperter, medtager klimabelastningen ved anlæg af vejanlægget i de samfundsøkonomiske beregninger. Vejdirektoratet har meddelt, at man ikke vil medtage klimabelastningen, hvilket efter Klimabevægelsens mening er helt uforsvarligt. Vedr. rapportens beregningsmetoder i forhold til klimabelastningen: Klimabevægelsen stiller spørgsmål om den optimistiske teknologisk fremskrivning, der leder til en forventet 27 pct. reduktion i drivhusgasudledninger (43,6 pct. af de udledninger der vurderes til at foregå på dansk jord). Disse tal betragtes som meget optimistisk og spekulative, givet at de baserer sig på forventet teknologisk udvikling over mere end 5 år for teknologier der ikke er moden endnu (bl.a. CCS) og en opdeling mellem materialeproduktion i Danmark og udlandet, som er en meget ukendt faktor (som Vejdirektoratet selv peger på). Hvis teknologi fremskrivningen er et stærkt argument for projektet, så skulle en klimaforsvarlig vurdering vel være, at hvert år projektet bliver skudt, kommer til at give en markant reduktion i dens klimapåvirkning. Sagt på en anden måde, finder jeg IKKE, at de nuværende problemer med at leve op til klimamålene i 2025 og 2030 giver plads til CO2 udledningen fra anlæg og drift fra en motorvej over Egholm. Jeg finder ikke, at rapporten er gennemsigtig nok i forhold til antagelser og metodologiske detaljer, da den blot nævner den transition fra et tidligere værktøj (VejLCA v. 1.4) til den nye InfraLCA v. 3.0 inkl. en kort forklaring af forskellene på højt niveau, nærmest helt uden detaljer. Rapporten og metodologien sætter fokus på materialerne, transporten og driften af anlægget og driften, uden at nævne de udledninger der ville følge ændringerne i arealforbrug. Givet det store areal der dækkes af motorvej og anlæg, bør der tages hensyn til disse aspekter, især når en betydelig del af arealet består af kulstofrigt lavbundsjord. Dette manglende hensyn betyder både, at projektets klimaaftryk bliver underestimeret, og at der potentielt bliver tabt nogle muligheder for at reducere denne del af konsekvenserne ved at agere proaktivt i designfasen. Vedr. høringsprocessen Høringsprocessen omkring MKV og Anlægslov er et nyt eksempel på manglende vilje til at inddrage borgerne, organisationers og myndigheders faglige og erfaringsbaserede kommentarer på en sober og konstruktiv måde. Det er helt absurd at vælge en meget kort høringsperiode hen over juletiden. Denne taktik ser jeg som et forsøg på at kortslutte den sociale dialog omkring projektet og imødegå den markante modstand fra mange sider. Derudover vil det med sikkerhed resultere i en kvalitetsforringelse af høringssvarene, at myndigheder (f.eks. Aalborg Byråd og Miljøministeriet), organisationer og borgere får så dårlige betingelser til at lave gennemarbejdede høringssvar. I den forbindelse er det en meget dårlig undskyldning, at anlægsloven skal fremlægges i februar. Samlet set giver det et billede af, at alle midler tages i anvendelse for at gøre et dybt upopulært, klima-skadeligt og økonomisk uforsvarligt projekt igennem.

Ovenstående er stort set identisk med et høringssvar fra Klimabevægelsen, men da høringsperioden er så kort, har jeg været nødsaget til at kopiere, da jeg er fuldt ud enig med Klimabevægelsen

Med venlig hilsen
Evy Holmelund
Birke Alle 16
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:13
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:10

Trafik-Støj

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: carl lassen (carl4lassen@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Egholm Motorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:02

Der er sikkert kommet mange høringssvar der tager udgangspunkt i videnskab og kvantitative data.

Jeg vil i stedet tage udgangspunkt i min personlige måde at bruge Egholm og området omkring.

Mange kobler området sammen med friluftsbadet, hvor alle aldre mødes for at bade og hygge sig om sommeren.

Jeg elsker også friluftsbadet, men for mig er Egholm et sted, hvor jeg tager hen når det hele brænder på.

Jeg har taget derud når stress over eksamener river mit hoved fra hinanden.

Derude er der ro til at samle sig.

Jeg tog derud, da min morfar lå døende på sygehuset.

Men jeg tog også derud, da jeg skulle forkæle min kæreste.

Jeg tog derud, da jeg slog op med min kæreste.

Og jeg kommer nok til at tage derud, når jeg skal mindes de gamle tider.

Det lyder som om at jeg oftest tager derud, når tingene går dårligt.

Og det er nok også rigtigt.

Når jeg ikke kan være i mig selv, så kan jeg være i naturen.

Når jeg ikke kan være i Aalborg, så kan jeg være på Egholm.

Venlig hilsen,
Carl Kjeldbjerg Lassen
60810367

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Winnie Hjorth (whjor@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:01

Aalborg 11.januar 2024

Til Transportministeriet

Undertegnede vil hermed gerne opfordre til at Anlægslov af Egholmmotorvejen opgives . Denne løsning er alt for dyr og altødelæggende på alle parametre .
Flere eksperter har budt ind med alternative forslag, som er langt billigere og mindre indgribende for natur &
miljø. Borgerne har krav på, at andre forslag undersøges i en ny VVM .

Egholmmotorvejen vil destruere habitater for truede dyr (Bilag IV-arter), hvilket er ulovligt .
Alle rekreative områder på Egholm og omkring Aalborg & Nørresundby, vil ødelægges af en infernalsk støj, og landskabet, med udsyn til høje motorvejsbroer mv., spoleres for altid. Disse stille områder benyttes af en masse mennesker, fra nær og fjern.
Af disse nævnte, og mange andre grunde, bør Egholmmotorvejen droppes.

N.B. Jeg vil gerne modtage bekræftelse på, at min mail er modtaget.

Med venlig hilsen

Winnie Hjorth

Kappavej 7, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 22:54
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Ebbe Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej tak til 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:48

Nej tak til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Egholm er en idyllisk og fredfyldt ø i nærområdet omkring Aalborg centrum med flot nyetableret fjordpark som
Både børnefamilier og unge som
Gamle nyder godt af. På den anden side af Egholm ligger Nørresundby.
Et sjældent åndehul så tæt på byens larm og travle liv, som dog synes meget fjern, så snart du har taget Egholmfærgen og efter 5 minutter befinder dig i de rolige omgivelser, den vilde natur og dyrelivet, som definerer øen Egholm. Hvor skoler, børnehaver vuggestuer etc. Har taget på ture i umindelige tider. Øen er naturligvis et eftertragtet sted også for turister, som ønsker at overnatte under åben himmel. Egholm er en "perle", som Aalborgs politikere burde gøre alt for at beskytte, både i biodiversitetens navn, for natur- og havmiljø, og for at værne om de beskyttede dyrearter, der findes på øen, men også fordi det i fremtiden er lige præcis sådan boget som natur i byen der vil
Kunne være noget en ny kan sælge sig selv på til tilflyttere. Unge mennesker idag har heldigvis et stort fokus på
Nature og klima.

Som jeg kan læse mig, til, kan de miljømæssige konsekvenser for vores drikkevandsressourcer lide stor skade, og er det ikke netop drikkevandet vi måske ikke har nok af på sigt?

Asbestforekomster i området, som ville blive blotlagt og spredt i hele Limfjorden ved anlægsarbejdet er svært at forestille sig konsekvenserne af.
Sidst men ikke mindst vil den evindelige støj både i anlægsfasen og langt ud i fremtiden som projektet vil afstedkomme, spolere alt dét vi som borgere sætter allermest pris på i vort nærområde, når det kommer til trivsel og livsværdier.

Jeg håber at kan øve indflydelse og stoppe de vanvittige planer, som Aalborg Kommune har med dén motorvej over Egholm og måske også kigge på, om det evt. ville være bedre at anlægge en 3. limfjordsforbindelse i den østlige ende af Aalborg istedet! ?

På forhånd tak!

Med venlig hilsen
Louise Holm skalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Johanne Sofie Buch (johanne-buch@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:45

Til Transportministeriet

Jeg sender yderligere høringssvar ang. udkast til lov om anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023.

Tidligere mail var tilslutning til de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjens fremførte argumenter.

Jeg skriver yderligere, da jeg som borger i Danmark ikke forstår argumentet bag anlæggelsen af en motorvej over en ø som Egholm. Vi er i en tid hvor vi skal passe på naturen for at kunne drømme om en lang fremtid på denne jord. Opgivelsen af anlæggelsen af en motorvej over Egholm vil ikke redde den større klimakamp som hele verden står overfor, men der er noget grundlæggende symbolsk ved at opgive anlæggelsen. Beslutningen vil fremstå som symbol for at en magtfuld instans som Transportministeriet går ind og grundlæggende tager ansvar for den skrøbelige natur, vi uundgåeligt skal leve med og som skal leve med os. Dette vil aftjene stor respekt i den danske befolkning.

Jeg opfordrer som borger til at man opgiver anlæggelsen af en motorvej over Egholm, for den symbolske værdi og for at komme et skridt nærmere en sundere klode mere flere klimavenlige valg - især når der er et alternativ til den 3. Limfjordsforbindelse som er fornuftigt at sætte i stedet.

Mvh
Johanne Sofie Buch
23305305

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida (idabang28@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:44

Vdr. Egholm motorvejen

Det ville være katastrofalt på utallige måder, hvis dette projekt bliver sat i gang. Aldrig har jeg hørt, at nogen overhovedet vil have denne motorvejsbro, jeg vidste ikke engang den skylle bygges indtil jeg hørte modråb imod den. Mange mennesker og nabolag vil komme til at lide af støjforurening , både byggeriet men også selve motorvejen. Mange sjældne dyr der bor på og omkring Egholm, vil have det svært ved at overleve. I og med man graver op omkring og på Egholm, vil tidligere asbestdepoter blive gravet op og forgifte fjorden omkring. Jeg mener at det er komplet spild af penge, når det intet gavn gør - tværtimod. Specielt når vi taler klima, da endnu en motorvejsforbindelse ville opfordre flere til at køre i bil, dermed forurene mere og samtidigt skabe mere kø pga. den øgede trafik. Der er så mange flere problemer som jeg ikke hat sat ord på, simpelthen fordi der er så mange. Dette ville ødelægge dagligdagen for mange flere, end det ville gære gavn.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:42

Hej

jeg er 45 år og mor til 3. Jeg flyttede til Aalborg for en del år siden, og har altid sat pris på byen og at der var bynær natur. Det betyder meget når man er ung og det er attraktivt for unge mennesker, at være i en by med nær natur. Det behov og den omsorg for naturen og klima er ikke blevet mindre. Som mor til 2 børn der forhåbentligt også vil bo i Aalborg føler Jeg det er min pligt at komme med en indsigelse mod at indkredse Aalborg i motorvej. Vi står desuden midt i en biodiversitets/klimakrise, og tiden ikke til anlæg og produktion af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2, som går stik imod vores mål om at reducere udledning af CO2 med 70% inden 2030. Det er en forældet ide at der skal bygges en motorvej over Egholm. Vi ved efter aktindsigter at der er sket en hel del snyd i det ene og det andet. Det ligner noget der er værre end minkskandalen, det trods alt sketei en presset situation. Det snyd og bedrag, manglende undersøgelser, eller fordrejning af resultater der foregår omkring 3. Limfjordsforbindelse er foregået over en årerække, det er en katastrofe for demokratiet så vel som for ønsket om at nå klimamål inden 2030. Man synes at man kan se bort fra eu direktiver: der er truede dyrearter på Egholm og masser af smuk vigtig natur, der hvor man vil anlægge motorvejen. Og så tænker man at man vil jage dem væk med hunde. Dertil er både landarealer og fjorden man vil grave i, depot for store mængder asbest, og det vil være voldsomt sundhedsskadeligt at grave op og få frigjort partikler fra asbest i den luft vi indånder. Min mand er ingeniør og i fagbladet har vi fulgt med i artikler omkring de negative konsekvenser opgravning af gammelt asbest kan have. Hertil drikkevand der vil blive påvirket. Den fysiske sundhed for rigtig mange borgere kommer på spil. 4000 dødsfald årlig pga luftforurening, og der er ny forskning der viser at det er særligt koncentreret ved veje med meget trafik. Derfor bør man ikke anlægge motorvejen i tæt befolkede områder, og slet ikke når beregninger viser at det er billigere at anlægge den i det eksisterende tunnelrør. Flere borgere bekræfter i øvrigt at de kun en sjælden gang ved tragikuheld holder i kø i tunellen om morgenen. Det er Jylland. Vi har i forvejen en motorvej til hirtshals der kaldes spøgelsesmotorvejen fordi den er så sporadisk trafikeret. Vi behøver ikke en mere! Og skal der være en så lad den komme i Øst! Det er her vi anlægger det nye supersygehus og i den øger byen og bebyggelse. Det gør vi ikke i Vest. Det er en stor fejl at Transportministeren nægter at få de nye alternativer undersøgt. Andre har heldigvis undersøgt det og det falder ud til at en østlig forbindelse er at foretrække. Vi har faktisk rigtig fine landvejsforholde til dem der kommer vest fra.

Tiden er ikke til at bygge nye store motorveje der udleder tonsvis af CO2 og ødelægger naturlige habitater for flere beskyttede dyrearter, som Findes på Egholm. Eller at ødelægge et stort område af natur på hele den strækning motorvejen skal ligge på. Eller sætte
Mental og fysisk sundhed på spil for rigtig mange borgere fordi der sidder nogle der ikke har nosser nok til at indse at det var en fejl.

Tiden er til at værne om vores miljø, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.
Mvh.
Louise Holm
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Louise Brøndum (louisebrondum@protonmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse over Egholm / Aalborg
Sendt: 11-01-2024 22:41

Jeg er på alle måder imod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg ved som psykolog, hvor meget det betyder i reduktion af stress at kunne bevæge sig i naturen, som Aalborgenserne (selv dem der bor midt i centrum) på Nuværende tidspunkt er i gåafstand til. Forskning har vist at stress reduceres med 50 Procent blot ved en gåtur på 30 Min i naturen i modsætning til samme længde gåtur i byen, hvor stresshormonet er uændret. Med en 3. Forbindelse over Egholm, kommer vi til at lukke vores ellers dejlige og naturrige by inde mellem motorvej. I en tid hvor folk kæmper for mental sundhed, Vil den betyde at folk ikke kan søge ud i naturen, Men i stedet ved en gåtur her, vil blive mentalt belastet. Området omkring fjorden, både på Aalborg siden og Nørresundby siden,Egholm, hasseris enge etc. er ekstremt velbesøgte Områder for løbeture, Gåture etc. Dertil er der støjscenerne, som på ingen måde kan reduceres i tilstrækkelig grad uanset hvor meget der forsøges med støjdæmpning. Det er alt sammen ting der er ødelæggende for den mentale sundhed i en tid hvor den skal være i fokus, fordi vores mentale sundhed er så udfordret. Jeg er på alle måder imod.

Med venlig hilsen
Psykolog Louise Brøndum
Adelgade 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Plaschke (henrik.plaschke@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:38
Bilag: Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm_Plaschke.docx;

Hermed fremsendes en indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen,

Henrik Plaschke

Indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm.

Jeg skal hermed udtrykke min indsigelse mod den projekterede 3. Linfjordforbindelse over Egholm. Det projekt bør af en række grunde enten blankt afvises. Min indsigelse gælder projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven.

Det er mange grunde til denne indsigelse, og de grunde, jeg kan fremføre, adskiller sig ikke fra, hvad der allerede er fremført i en række andre indlæg udarbejdet af såvel almindelige engagerede borgere som af fagfolk og forskere med specialviden inden relevante felter (ingeniører, biologer, transportforskere, økonomer, geologer, jurister m.fl.). Jeg kan eksempelvis henvise til Klimabevægelsens høringssvar, til en rapport fra Concito (juni 2023) m.v.

Vi mangler således fortsat seriøse undersøgelser af Egholmprojektet i forhold til alternative projekter. De forventede miljømæssige effekter af projektet, herunder udledning af drivhusgasser, er yderst alvorlige og bør i sig selv give anledning til at droppe projektet. Hertil kommer påvirkningen af støj, der vil ramme såvel Egholm som betydelige dele det vestlige Aalborg m.v.

Ser vi på de økonomiske aspekter af projektet, ved vi også, at projektet er tvivlsomt.

Set i relation til Danmarks internationale forpligtelser, herunder i forhold til EU, er der også problemer. Hvis DK ønsker at være et grønt foregangsland, er tunge infrastrukturprojektet ikke vejen frem pga. forventede udledning af drivhusgasser. Det er tvivlsomt, om projektet overholder EU's habitatdirektiv og EU's drikkevandsdirektiv.

Skulle det ulykkelige indtræffe: at en Egholmforbindelse gennemføres, vil vi (borgerne i Nordjylland og Danmark i øvrigt) om måske 25 år, kigge på det

gennemførte makværk og spørge og selv: hvorfor forstod vi så lidt af, hvilke udfordringer vi stod overfor, og hvad vi snarere burde have gjort.

Det er ikke for sent at standse.

Venlig hilsen,

Henrik Plaschke

Cand.polit. & tidligere lektor ved AAU.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), Sofie Lippert (sofie.lippert@ft.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk)
Fra: Martin Kamp Dalgaard (martink.dalgaard@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:36

Kære folkevalgte

Jeg vil gerne gøre opmærksom på min store modstand mod den 3. Limfjordsforbindelse, som Transportministeriet har foreslået skal forløbe vest om Aalborg og Nørresundby.

Min modstand mod projektet skyldes kort sagt:

- Projektet vil ødelægge store områder med natur vest for Aalborg og Nørresundby, herunder også leveområder for beskyttede dyrearter. Disse områder kan ikke bare erstattes af natur andre steder.
- Projektet medfører høje niveauer af støj i boligområderne og de rekreative områder vest for Aalborg og Nørresundby. Dette vil have voldsomme sundhedsmæssige konsekvenser, hvilket man først lige er begyndt at indse ved andre motorveje.
- Anlægsfasen vil betyde udledning af op mod 480.000 tons CO2. Hertil kommer den øgede trafik, som projektet medfører.
- Projektet har potentiale til at forurene drikkevandsboringer vest for Aalborg, som leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg.

På trods af alle disse negative konsekvenser har projektet ydermere også en elendig økonomi. Det er ikke samfundsøkonomisk rentabelt (specielt ikke når man medregner udgifterne til CO2-udledningerne), og det løser ikke de trafikale problemer, der på nuværende tidspunkt er ved Limfjordstunnelen. Projektet er derfor både elendigt og visionsløst.

Transportministeriet forsøger alligevel ihærdigt at få vedtaget dette projekt:

- Man lægger op til at fravige fra EU's habitatdirektiv med henvisning til, at projektet er samfundsmæssigt nødvendigt. Dette er *ikke* korrekt; man ønsker bare ikke at undersøge alternativerne ordentligt, hvilket er i strid med EU-lov.
- Man har lagt høringsperioderne for både den supplerende miljøkonsekvensvurdering og anlægsloven oveni hinanden og hen over juleferien, og man har afvist protester fra både borgere, Aalborg Kommune og Miljøstyrelsen med henvisning til, at anlægsloven skal fremlægges og vedtages hurtigst muligt. Det samlede materiale er på over 1.800 sider.

Transportministeriet er således fuldstændigt ligeglade med, om det er et godt eller dårligt projekt, der vedtages; det skal bare vedtages hurtigst muligt og med så få kritiske røster fra både borgere og andre myndigheder som overhovedet muligt. Det vil jeg betegne som magtmisbrug og en demokratisk skandale.

I mine øjne er denne anlægslov derfor udarbejdet af politikere, der hader vores demokrati. Denne mail er sendt til alle partiernes transportordførere, og jeg håber, at I vil arbejde for at sikre, at vores demokrati bevares, og at der rent faktisk findes løsninger på de trafikale problemer. I modsat fald mener jeg ikke, at I er jeres hverv som folkevalgte værdigt.

Med venlig hilsen
Martin Kamp Dalgaard
Vesterbro, Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:27
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi mod forbindelsen

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Julie Jørgensen (juliehelene2006@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:20

Hey... Jeg hedder Julie og kommer fra Nørresundby. Min mening som borger i Nørresundby er, at vi ikke skal have denne motorvej. Vi har ikke brug for det, den kommer til skade os mere end det kommer til give os gavn. Naturen på begge sider bliver ødelagt. Liv for både dyr og mennesker bliver ødelagt. Mennesker bliver revet væk fra deres hjem, hvis de ikke bliver revet, er de nødt til at flygte fra deres hjem. Det synes jeg ikke er fair. Endnu en grund til at jeg er i mod motorvejen er alt det materielle spild. Alt grus der bliver brugt. Vi har ikke materiale til foreviget her på denne her jord. Så hvorfor spilde det vi har. De personer hvor gruset kommer fra bliver folk også mere bekymret for, for snart er deres by midt grusgrav.
Og værst er, at det hele bliver naturen og dyrelivet ødelagt på begge sider. Ingen hyggelig gå turer til verdens ende, for den oplevelse og ro bliver forstyrret af motorvejsstøj. Mange søger tilflugt fra storbyen hen til egholm, for at komme væk fra byen. Her hvor du kan mærke vinden og regne i dit hår. Et sted hvor storbyens støj forsvinder væk fra stun Hvor du bare kan være menneske. Hvis Motorvejen bliver lavet, bliver det til et minde. Et sted vi hader hver gang vi kigger derover. Som menneske har vi brug for naturen, det samme som dyrene.

KH Julie

Virusfri.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anders Hippe Larsen (andso33@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:19

Angående forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse mener jeg, at jeg har noget at skulle have sagt. Jeg er en 20-årig mand fra København, som hele sin barndom har hørt på voksne fortælle, hvordan tidligere generationer har sat klimaforandringer i gang, som nærmest virker ustoppelige. Undskyld, men dem, som kommer til at mærke følgerne af disse, er jer: Danmarks fremtid, siger de. Det er jer, som skal lære at tænke anderledes, for det er for sent for os.
Jeg er blevet opdraget til i alle indkøbssituationer, beslutninger og ikke mindst valg af transport at tænke over hvad der er bedst for miljøet, og at jeg skal tænke bæredygtigt og anderledes, end mine forældre og bedsteforældre gør og har gjort. Selvfølgelig bidrager min generation til problemerne, og der skal ikke pudses glorier eller glorificeres, men jeg mener, at vi som Danmarks fremtid også har noget at skulle have sagt, når det kommer til beslutninger, der, om ikke andet potentielt, har noget med miljøet og dets fremtid at gøre.

Det kan ikke nytte noget, at man opfordrer til at benytte offentlig transport af bæredygtige grunde, og bruger tonsvis af ressourcer på, at reklamere for samme, men alligevel i ny og næ vælger at anlægge dyre og naturødelæggender bilmotorveje, som skal spare en lille del af danskere få minutter hver dag i ugen.

Som en del af Danmarks fremtid vil jeg gerne have lov til at fortælle lidt om, hvilke prioriteringer nogle af os har. Hele verden (og Danmark med) går mod en mere afslappet tilgang til hverdagen. Det nytter ikke noget, at vi går ned til en arbejdsuge på 4 dage (hvilket med sikkerhed skaber mere produktivitet for mange), men alligevel går op i at spare 5 minutter i myldretid på en motorvej. Minutter, som alligevel i den bæredygtige fremtid skal erstattes af en hyggelig samtale i et tog, som forhåbentligt ikke er mere end 2 minutter forsinket. Det er intet mindre en kontraintuitivt og uden argumenter dumt.

Selvom jeg er født, opvokset og bor i København, vil jeg gerne have lov til at bevare muligheden for (som jeg har gjort det så mange gange før) at besøge den flotte natur omkring Limfjorden. Skulle jeg ende med at arbejde der i fremtiden, vil jeg gerne køre på arbejde i et lækkert tog igennem landskabet med søde mennesker, som ikke dytter af mig, eller i hvert fald have mulighed for at køre ad de motorveje, som allerede ligger i området, og slippe for myldretid, pga. en opprioritering af togforbindelser, der vil tiltrække fremtidens arbejdstagere.

Mvh. Anders Hippe Larsen
Ellebakken 21, 2900 Hellerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Henrik Simonsen (henrikmsimonsen@gmail.com)
Fra: Henrik Simonsen (henrikmsimonsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 22:17

Hermed fremsendes høringssvar mod forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse umiddelbart vest for Aalborg bymidte.

Vi er beboere og daglige brugere af Aalborgs Vestby.
Vores valg af bolig havde i sin tid tæt sammenhæng med bydelens beliggenhed i tilknytning til fjorden og dens store rekreative værdi - et stort aktiv for alle Aalborgs borgere med lystbådehavne, kajakklubber, friluftsbad etc. rekreative tilbud.
Denne ganske unikke herlighedsværdi for Aalborg vil ødelægges via anlægsprojektet - grundet såvel de funktionelle og barriereskabende, som de visuelle og støjmæssige konsekvenser.

Derfor vil vi endnu en gang udtrykke vores store modstand ift. forslaget om en så bynær indpasning af et så stort infrastruktur-projekt.

Helt grundlæggende vil anlægsprojektet medføre uoprettelig skade på et ganske unikt og enestående fjordlandskab med store natur- og landskabsværdier, som giver attraktions- og rekreationsværdi for hele Aalborg.

De negative indvirkninger på det samlede bymiljø vil skade byens position som en attraktiv bosætningsby i tæt tilknytning til et herligt fjordlandskab - i stedet vil byen blive klemt inde mellem 2 støjende og stor-skalige motorvejsstrukturer incl. arvæv som følge den nødvendige tilkørselslogistik.

Så store ødelæggelser af så unikke landskabelige herlighedsværdier kan i vores øjne på ingen måde berettiges af en så relativ lille opnået trafik-aflastning, oven i købet med en så relativ lav økonomisk samfundsgevinst - der er i vore øjne ingen som helst raison d'etre anno 2024 for dette anlægsprojekt i den vestlige del af Aalborg.
I forlængelse heraf, er det i vores øjne helt fatalt, at man i det meget langstrakte forarbejde til anlægsloven tilsyneladende ikke har haft de politiske ambitioner om at ville undersøge langt mere klimavenlige, samfundsøkonomisk billigere samt langt mere skånsomme løsninger i forhold til såvel bykvalitet som et unikt fjordlandskab – der har tilsyneladende alene været et mål om at tilgodese fremkommeligheden for biltransport, 'koste hvad det vil'.

Så énøjet mener vi ikke, at vi længere har råd til at planlægge for fremtidens bæredygtige byer med tilhørende infrastruktur. Vi er midt i en nødvendig grøn omstilling, med eksempelvis fokus på indsatser for ændrede mobilitetsvaner for at mindske CO2-udslip - vi har helt enkelt svært ved at gennemskue den dybere mening med dette samfunds- og miljømæssige alt for dyre forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen

Henrik Simonsen & Bodil Henningsen
Annebergvej 32, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:17

Trafik-Støj

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:12
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:07
Bilag: Poesi mod forbindelsen.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Poesi

Mvh

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Sendt fra Mail til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

Poesi mod forbindelsen



Drop Egholmsforbindelsen.
Så enkelt kan det siges med Jens Østergaards ord.

Kære politikere.
Tænk jer om og lyt til os bekymrede borger, der gerne vil passe på vores natur og efterlade en verden, vi kan være bekendt overfor de opvoksende og kommende generationer.

Noget værd
Ren natur og demokrati er vigtige veje
De er for alvor værd at eje.
Hvad skal vi med al den vækstfilosofi!
Har vi fortsat råd til at putte noget deri.
Vi er en del af naturen på Moder Jord.
Også, bæk, sø, hav og fjord.
Hvad gør vi, hvis vi kommer for sent,
til at holde jorden og vandet rent?
(Jens Østergaard, "Fisk kan ikke tale ", 2016)

Med venlig hilsen

Annette Bagge
Bøjdenvej 126
Vindinge
5800 Nyborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nils Thidemann (n.thidemann@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
Sendt: 11-01-2024 22:06

Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.
Jeg gør indsigelse mod projektet som helhed – af mange grunde:

- Egholmforbindelsen er en omkostningstung, forældet løsning, som på ingen måde tilgodeser klima- og miljøhensyn.
- Egholmforbindelsen repræsenterer en tilgang til infrastrukturbeslutninger, som repræsenterer en forældet tænkning og en manglende hensyn til klimakrisen.
- Det er problematisk, når løsrevne infrastrukturplaner besluttes baseret på politiske forlig (ud fra devisen "alle skal havenoget"). Det er på tide, at vi i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner ogstrategier.
- Egholmforbindelsen er voldsomt problematisk for det dyreliv, der er på Egholm.
- Egholm udgør et unikt rekreativt område tæt på Aalborg centrum, med mange besøgende hvert år. I en tid der kalder på grøn omstilling og ændring i mobilitets- og levevaner burde vi klart satse på at værne om Egholm, fremfor at afvikle øen.
- Egholmforbindelsen vil ødelægge et af de vigtigste rekreative områder i Aalborg og Nørresundby; herunder friluftsbadet på Aalborgsiden, og den fine, og meget velbesøgte, cykel- og gårute over kulturbroen og ud til Verdens Ende på Nørresundbysiden. Dette vil være til store gene, ikke kun for borgere de vestlige bydele men for alle de mange andre borgere, som nyder godt af disse områder.
- Egholmforbindelsen vil ikke bare øge støjbelastningen for byens borgere betragteligt; det vil også vil være til stor gene for de mange foreninger i området (vinterbaderklub, kajakklub, roklubberne, sup-klubben, sejlere generelt osv.).
- Egholmforbindelsen vil bidrage massivt til øget støjforurening af Aalborg; særligt i de vestlige bydele. Som en professor fra DTU, Otto Anker Nielsen, udtalte i en debat omkringEgholmforbindelsen, så rejser lyd/støj over vand, og særligt den vestlige del af Aalborg vil blive negativt påvirket; herunder friluftsbadet, skudehavnen, lystbådehavnen og den øvrige havnefront.

Jeg vil med min indsigelse gerne fremhæve følgende:

- Alternative løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse (som ikke går over Egholm) er IKKE blevet tilstrækkeligt undersøgt. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:
  - Ikke-infrastruktur baserede alternativer (fx. roadpricing) som har vist sig at give positive resultater i andre lande.
  - Udbygning af den kollektive transport. Dette kan være effektive mobilitetsløsninger i lyset af at den største del af trafikken over fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser.
  - Et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel kan afhjælpe trængsel på E45 tilstrækkeligt. Disse er langt mere skånsomme for klima og miljø, og en bedre investering rentsamfundsøkonomisk
- Ovennævnte alternative løsninger er IKKE undersøgttilstrækkeligt, selvom de potentielt

rummer mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, og dertil har et markant lavere klimaaftryk.

Der er ingen tvivl om, at de trafikale problemer omkringlimfjordstunellen bør løses, men at lade motorvejen gå over Egholm er IKKE svaret. Hvis motorvejen anlægges over Egholm, vil Aalborg som by blive indkapslet af motorveje på begge sider. Det vil på alle måder være ødelæggende for byen. Anlægningen af en motorvej er irreversibel. Er motorvejen først etableret er der ingen vej tilbage.

Jeg appellerer til at beslutningen om at placere den nye motorvej over Egholm revideres.

Udover ovenstående vil jeg gerne benytte lejligheden til at tilslutte mig de mange grundige argumenter og indsigelser som bl.a. Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen samt Klimabevægelsen har fremført.

Mvh.

Nils Thidemann
Benediktevej 11
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:05

Trafik-StøjAalborg

Min indsigelse tager sigte på paradokset at by, havn og industri udvider sig mod øst, hvor også et nyt supersygehus er under etablering. I min optik bør vejsystemet udvides, hvor behovet reelt set findes, og ikke i diametral retning, hvor Egholm forbindelse tænkes placeret. Den tunge trafik bør ledes kortest muligt af større veje til og fra industri og hospital, som befinder sig i øst. Implicit vil en øst-forbindelse bidrage til mindre miljøbelastning, støj, luftforurening, kortere opholdstid af køretøjer på vejen, deraf mindre trafiktæthed.

Eksisterende tunnel skal i fremtiden gennemgå en større renovering, hvor en redundans tunnel ville bidrage til en fornuftig trafikafvikling magen til forholdene i dag, da der der ellers vil reduceres fra 6 vejbaner til blot 2 under denne langvarige renoveringsperiode. Fastholdes Egholm forbindelsen, tvinges mange køretøjer til en større unødig omvej. Kødannelse er i dag koncentreret omkring selve tunnelpassagen, da der er reduceret hastighed igennem tunnelen ud fra dens dårlige tilstand, samt mange tilkørselsveje på begge sider af fjorden. Der er god plads, når først den er passeret, en ret klassisk ”flaskehals” problematik.

Endnu en fordel ved en Øst-forbindelse, vil være muligheden for ændring af trafikretning i myldretiden.

Erfarer mulige Øst-forbindelser i seneste vurderinger ikke indgår, hvilket der findes krav om, alternativer skal undersøges, også ifm. på påviste dyre og naturforhold, som findes på Egholm.

Etablering af fjordkrydsning mod vest vil medføre hele byen ”omringes” af motorveje og støj derfra uanset vindretning. Langt den størst del af tiden forekommer vindretningen i området fra den vestlige kvadrant, som vil bære motorvejsstøj ind over byen i overvejende del af tiden.

Henstiller til lov og regler efterleves, for beslutninger kan tages på oplyst grundlag

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kasper Kofod (kasper.kofod@live.dk)
Titel: Drop Egholm-motorvejen - brug for bedre løsninger
Sendt: 11-01-2024 21:58

Kære Transportministeriet,

Egholm-motorvejen er en virkelig dårlig idé.
Vi har brug for mere vild og uberørt natur i DK, og Egholm rummer meget natur, som virkelig burde bevares, særligt i en tid med en accelererende biodiversitets-krise og selvfølgelig også klimakrisen, som øget trafik virkelig vil forværre, dertil også vores klimamål, herunder 2025-klimamålet.

Hvis vi bliver ved med at ekspandere med flere motorveje etc, så får vi formentlig også mere trafik, bl.a. fordi økonomien nok også vokser med disse udvidelser.
Der vil så blive bygget flere vejnet etc, **men hvor skal vi finde plads og ro til den uberørte natur, som både verdensledere, NGO og borgere efterlyser?**

Egholm-motorvejs-etableringen bør standses, og vi skal tænke os bedre om med, hvordan vi tager bedre hånd om naturen, så der bliver plads og muligheder for både mennesker og natur.

Vh Kasper

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stine Thidemann Faber (stinefaber@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"
Sendt: 11-01-2024 21:51

11/1-2024

Høringssvar vedr. "Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse"

Jeg henstiller hermed til at udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Jeg gør indsigelse mod projektet som helhed – af mange grunde:

- Egholmforbindelsen er en omkostningstung, forældet løsning, som på ingen måde tilgodeser klima- og miljøhensyn.
- Egholmforbindelsen repræsenterer en tilgang til infrastrukturbeslutninger, som repræsenterer en forældet tænkning og en manglende hensyn til klimakrisen.
- Det er problematisk, når løsrevne infrastrukturplaner besluttes baseret på politiske forlig (ud fra devisen "alle skal have noget"). Det er på tide, at vi i stedet fokuserer på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier.
- Egholmforbindelsen er voldsomt problematisk for det dyreliv, der er på Egholm.
- Egholm udgør et unikt rekreativt område tæt på Aalborg centrum, med mange besøgende hvert år. I en tid der kalder på grøn omstilling og ændring i mobilitets- og levevaner burde vi klart satse på at værne om Egholm, fremfor at afvikle øen.
- Egholmforbindelsen vil ødelægge et af de vigtigste rekreative områder i Aalborg og Nørresundby; herunder friluftsbadet på Aalborgsiden, og den fine, og meget velbesøgte, cykel- og gårute over kulturbroen og ud til Verdens Ende på Nørresundbysiden. Dette vil være til store gene, ikke kun for borgere de vestlige bydele men for alle de mange andre borgere, som nyder godt af disse områder.
- Egholmforbindelsen vil ikke bare øge støjbelastningen for byens borgere betragteligt; det vil også vil være til stor gene for de mange foreninger i området (vinterbaderklub, kajakklub, roklubberne, sup-klubben, osv.).
- Egholmforbindelsen vil bidrage massivt til øget støjforurening af Aalborg; særligt i de vestlige bydele. Som en professor fra DTU, Otto Anker Nielsen, udtalte i en debat omkring Egholmforbindelsen, så rejser lyd/støj over vand, og særligt den vestlige del af Aalborg vil blive negativt påvirket; herunder friluftsbadet, skudehavnen, lystbådehavnen og den øvrige havnefront.

Jeg vil med min indsigelse gerne fremhæve følgende:

- Alternative løsninger ift. 3. Limfjordsforbindelse (som ikke går over Egholm) er IKKE blevet tilstrækkeligt undersøgt. Trafikforskere peger især på 3 undervurderede alternativer:
  - Ikke-infrastruktur baserede alternativer (fx. road pricing) som har vist sig at give positive resultater i andre lande.
  - Udbygning af den kollektive transport. Dette kan være effektive mobilitetsløsninger i lyset af at den største del af trafikken over fjorden handler om mobilitet indenfor kommunens grænser.
  - Et ekstra rør i den eksisterende Limfjordstunnel ved E45 eller en City-tunnel kan afhjælpe trængsel på E45 tilstrækkeligt. Disse er langt mere skånsomme for klima og miljø, og en bedre investering rent samfundsøkonomisk
- Ovennævnte alternative løsninger er IKKE undersøgt tilstrækkeligt, selvom de potentielt rummer mulighed for en hurtigere løsning af de trafikale problemer, og dertil har et markant lavere klimaaftryk.

Der er ingen tvivl om, at de trafikale problemer omkring limfjordstunellen bør løses, men at lade motorvejen gå over Egholm er IKKE svaret. Hvis motorvejen anlægges over Egholm, vil Aalborg som by blive indkapslet af motorveje på begge sider. Det vil på alle måder være ødelæggende for byen. Anlægningen af en motorvej er irreversibel. Er motorvejen først etableret er der ingen vej tilbage.

Jeg appellerer indtrængende til at beslutningen om at placere den nye motorvej over Egholm revideres.

Udover ovenstående vil jeg gerne benytte lejligheden til at tilslutte mig de mange grundige argumenter og indsigelser som bl.a. Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen samt Klimabevægelsen har fremført.

Mvh.
Stine Thidemann Faber
Benediktevej 11
9000 Aalborg