

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dbj@danielb.dk (dbj@danielb.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:50

Tag den Rigtige beslutning

Tag den rigtige beslutning og lad være med at ødelæg vores dejlige byer og natur i Aalborg, Nørresundby og på Egholm.

Vi vil have mere natur og grønne områder, ikke en ubrugelig motorvej.

Der er brug for en 3. Limfjordsforbindelse, det er jeg ikke modstander af, men det skal være den forbindelse med de fleste fordele og mindst mulig gene for befolkning, natur og nærmiljø - ingen af disse punkter opnås med en Egholmsforbindelse.

En østlig forbindelse er billigere, den kan hurtigere laves klar til at aflaste trafikken, den udnytter i forvejen eksisterende infrastruktur, skaber ikke yderlige støjgener da det allerede er på et alt for højt niveau og vigtigst af alt den totalt ødelægger ikke den lille ugenerede perle Egholm midt i storbyens hjerte samt de bynære grønne områder vest for Nørresundby og Aalborg.

I spiller hassard med de reneste og sikre vandboring til Aalborgs fremtidige vandforsyning som man har værnet om gennem de sidste 30 år - det smides bare væk for endnu mere unødvendig motorvej.

Vi i Nørresundby/Aalborg har aldrig været i tvivl om at der ligger rigtigt meget asbest gemt under vores fredelige og rolige natur, det kræver ikke meget mere end en kort gåtur i vandkanten for at finde beviserne for det. Jeg bliver først rigtig urolig når myndighederne ikke tager det alvorligt og bare siger det tager vi når vi kommer til det - det er i den grad useriøst og respektløst.

Kig nu bare på de beviser der er indsamlet fra de Egholm kritiske parter og så modbevis dem i stedet for at tage en helt tredje teori og præsentere den som "sandhed" - hvis I har ret så er der vel ikke noget at frygte.

At lave en så uhørt kort høringsfrist, for så stort et projekt, samtidigt med at man placere det henover jul og nytår er tæt på at være en skandale - det er respektløs over for borgerne og overfor vores demokrati.

Der placeres endda to høringer i denne periode, det giver ingen mening, andet end for at besværliggøre en ordentlig og demokratisk proces hvor man sammen får afdækket problemerne og sammen finder den rigtige løsning.

Alt dette skaber i den grad en afsky for myndighederne og de politikere som burde arbejde for at gøre det bedste for borgerne som de repræsenterer - jeg væmmes i den grad over alle indblandede myndigheder og politikere som har talt for denne Egholm Forbindelse - jeg håber at de få, modige partier der har sagt imod høster en masse goodwill ved fremtidige valg når folk efterhånden får øjnene op for hvilke folk det er som de har valgt til at varetage vores Danmark, de kan trods alt have

æren i behold.

Når man står nede i supermarkedet og får taget en dårlig impulsbeslutning så er det ærgerligt, men når man har at gøre med et gigantprojekt som tredje limfjordsforbindelse der har været undervejs i årtier, så SKAL beslutningen tages på et ordentligt oplyst grundlag og der hvor VORES skattekroner arbejder bedst for borgerne - det gør de ikke med en Egholmsforbindelse.

Venlig hilsen

Daniel Bjerregaard, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Astrid Boelskifte-jensen (astrid.boelskifte.jensen2005@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:33

Mit navn er Astrid Boelskifte-Jensen. Jeg er 18 år gammel og flyttede til Nørresundby oktober 2021. Lige henne for enden af min vej ligger en lille sti ned til fjorden, som jeg mange gange har fulgt til det uden tvivl bedste sted i hele Aalborg og omegn: Verdenens ende.

Ude ved verdenens ende er der strand og dyreliv, får og køer. Jeg samler skaller, observere sæler og synker ned i en pause fra trafik og travlhed. Det er det eneste sted i Nørresundby og Omegn jeg kan finde de her værdier. Der går flere hundrede mennesker derude hver eneste dag, endnu flere når der er så koldt som de -10 i de her dage.

Ude ved verdenens ende ser man direkte over på Egholm og ud over fjorden. Utallige ture for utallige mennesker vil være ødelagt hvis det ligger en stor, grim og larmende motorvej. Der vil IKKE være ro at finde når vinden ikke blæser lugten af salt og lyden af bølger ind, men bilos og brændt gummi. Det er rent simpelt ikke i orden at tage det fra alle os i Nørresundby, Aalborg, Egholm og omegn. Jeg har endnu ikke mødt et menneske der syntes Egholmforbindelsen er en god ide. Så, jeg håber at jeg måske kan være en stemme blandt mange, det vil forsage en tanke bag planen og et stop i den sande skændsel der er planlagt.

Ingen Egholmforbindelse!

Tak.
Astrid Boelskifte-Jensen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gert Bols Østergaard (gertbols@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:28

Att.: Transportministeren

Høringssvar vedrørende anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse

Kære politikere – med et nyt år følger drømme, ønsker og håb for det nye år! Og dette brev rummer både et at vores største ønsker og håb for 2024: At I politikere med stor omhyggelighed og åbenhed vil læse de mange høringssvar, der udtrykker stor bekymring for en 3. Limfjordsforbindelse med linjeføring over Egholm.

Håbet er dernæst, at I vil mane til eftertanke og sætte projektet i bero, så den bedst mulige løsning af en 3. Limfjordsforbindelse kan findes. Efter at have fulgt processen tæt i nogle år, står det klart for os, at vi IKKE er modstandere af en ny 3. Limfjordsforbindelse, men vi er DYBT BEKYMREDE for en række forhold, når det gælder en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – og den er vi derfor imod. Det vil vi i det følgende redegøre for.

Økonomi: For det første er denne linjeføring den dyreste af dem, der har været på tegnebrættet og med en ringe samfundsøkonomisk forrentning. Der foreligger viden om flere konkrete alternativer, der kan løse de samme trafikale problemer (muligvis bedre), hurtigere og billigere. Dertil kommer, at vi som skatteydere i Aalborg skal betale en stor del af forbindelsen. Når vi som forældre til små børn, der vokser op i Aalborg, ser at der mangler voksne i nogle institutioner, ser at vores lokale folkeskole er voldsom nedslidt og forsømt i forhold til vedligehold, så er det svært at forstå denne prioritering af kommunens økonomi. Dertil kommer problemer med fastholdelse af personale i ældreplejen og sundhedssektoren, hvor vi begge arbejder - og meget andet kunne nævnes! Er denne linjeføring virkelig en rigtig prioritering af de penge, som både staten og Aalborg kommune skal bruge på en 3. Limfjordsforbindelse? Det synes vi bestemt ikke.

Asbestfund i linjeføringen: Vi ser med meget stor bekymring på de asbestdeponier, som ligger i linjeføringen, og desuden den manglende inddæmning af et asbestdepot fra 1977-1988 med den konsekvens, at eternitplader nu skyller op langs Limfjorden. Dertil kommer, at undersøgelse mm af disse forhold er udeladt af både den nuværende og tidligere VVM- undersøgelse. Som borgere bliver vi derfor dybt bekymrede for, om der, hvis denne linjeføring påbegyndes, vil blive taget forsvarligt hånd om asbest til land og i vand? Dertil kommer, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger en anerkendt metode til at oprense asbest fra vand. Så hvilken potentiel sundhedsrisiko gambler denne linjeføring med i forhold til os, som lever i disse områder? I forvejen har Aalborg den højeste forekomst af asbestrelaterede sygdomme i Danmark – skal vi ikke skrive en ny historie? Vi kan ikke ændre på fortiden, Dansk Eternit Fabrik har haft sin tid her i Aalborg - men vi kan ændre på fremtiden! Når det så yderligere fremlægges i lovforslaget, at anlægsmyndighed og anlægsprojekt fritages fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet, så bliver vi som borger ikke bare voldsomt bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser det kan få for mennesker og dyr, men også dybt frustrerede over, at det skaber mistillid til vores folkevalgte politikere – for er det her overhovedet en problematik, som man har tænkt sig at tage seriøst og tage ansvar for? Eller skal vi i fremdriftens navn acceptere, at fremtiden i Aalborg fortsat vil rumme flere tilfælde af asbestrelateret sygdom på trods af, at vores viden om asbest og håndtering af den, i dag er større end nogensinde?

Støjgener: Vi ved efterhånden på baggrund af flere undersøgelser, at det er sundhedsskadeligt for mennesker at bo i støj. Aalborg er i forvejen den mest støjplagede by i Danmark. Igen – skal vi ikke skrive ny historie? Optimalt set tænkes der sammen med en 3. Limfjordsforbindelse i bedre støjsikring af de allerede støjbelastede områder i den østlige del af byen. Og der tænkes derfor i stedet i løsninger, som koncentrerer støjen, hvor den allerede er og samtidig i langt bedre støjværn, end det er tilfældet nu.

Bynære rekreative områder: Derudover kan nævnes bynære rekreative områder. Dem har vi brug for som mennesker! Og en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil i høj grad mindske den uforstyrrede natur, som ligger langs Limfjorden på både Aalborg- og Nørresundbysiden samt Egholm. Her vil støjgenerne også gøre, at borgere i Aalborg skal søge udenfor byen for at finde rolige naturområder – for inde centralt i Aalborg, vil de desværre ikke findes mere.

Vi håber som tidligere nævnt, at I politikere vil stoppe op – lytte – undersøge og turde henstille til, at det nuværende grundlag for at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse langt fra er tilstrækkeligt og godt nok på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen Gert og Anette Værge Østergaard

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anette Værge Østergaard (anettevaerge@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:23

Att.: Transportministeren

Høringssvar vedrørende anlægslov til en 3. Limfjordsforbindelse

Kære politikere – med et nyt år følger drømme, ønsker og håb for det nye år! Og dette brev rummer både et at vores største ønsker og håb for 2024: At I politikere med stor omhyggelighed og åbenhed vil læse de mange **høringssvar**, der udtrykker stor bekymring for en 3. Limfjordsforbindelse med linjeføring over Egholm.

Håbet er dernæst, at I vil mane til eftertanke og sætte projektet i bero, så den bedst mulige løsning af en 3. Limfjordsforbindelse kan findes. Efter at have fulgt processen tæt i nogle år, står det klart for os, at vi **IKKE** er modstandere af en ny 3. Limfjordsforbindelse, men vi er **DYBT BEKYMREDE** for en række forhold, når det gælder en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen – og den er vi derfor imod. Det vil vi i det følgende redegøre for.

Økonomi: For det første er denne linjeføring den dyreste af dem, der har været på tegnebrættet og med en ringe samfundsøkonomisk forrentning. Der foreligger viden om flere konkrete alternativer, der kan løse de samme trafikale problemer (muligvis bedre), hurtigere og billigere. Dertil kommer, at vi som skatteydere i Aalborg skal betale en stor del af forbindelsen. Når vi som forældre til små børn, der vokser op i Aalborg, ser at der mangler voksne i nogle institutioner, ser at vores lokale folkeskole er voldsomt nedslidt og forsømt i forhold til vedligehold, så er det svært at forstå denne prioritering af kommunens økonomi. Dertil kommer problemer med fastholdelse af personale i ældreplejen og sundhedssektoren, hvor vi begge arbejder - og meget andet kunne nævnes! Er denne linjeføring virkelig en rigtig prioritering af de penge, som både staten og Aalborg kommune skal bruge på en 3. Limfjordsforbindelse? Det synes vi bestemt ikke.

Asbestfund i linjeføringen: Vi ser med meget stor bekymring på de asbestdeponier, som ligger i linjeføringen, og desuden den manglende inddæmning af et asbestdepot fra 1977-1988 med den konsekvens, at eternitplader nu skyller op langs Limfjorden. Dertil kommer, at undersøgelse mm af disse forhold er udeladt af både den nuværende og tidligere VVM- undersøgelse. Som borgere bliver vi derfor dybt bekymrede for, om der, hvis denne linjeføring påbegyndes, vil blive taget forsvarligt hånd om asbest til land og i vand? Dertil kommer, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger en anerkendt metode til at oprense asbest fra vand. Så hvilken potentiel sundhedsrisiko gambler denne linjeføring med i forhold til os, som lever i disse områder? I forvejen har Aalborg den højeste forekomst af asbestrelaterede sygdomme i Danmark – skal vi ikke skrive en ny historie? Vi kan ikke ændre på fortiden, Dansk Eternit Fabrik har haft sin tid her i Aalborg - men vi kan ændre på fremtiden! Når det så yderligere fremlægges i lovforslaget, at anlægsmyndighed og anlægsprojekt fritages fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet, så bliver vi som borger ikke bare voldsomt bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser det kan få for mennesker og dyr, men også dybt frustrerede over, at det skaber mistillid til vores folkevalgte politikere – for er det her overhovedet en problematik, som man har tænkt sig at tage seriøst og tage ansvar for? Eller skal vi i fremdriftens navn acceptere, at fremtiden i Aalborg fortsat vil rumme flere tilfælde af asbestrelateret sygdom på trods af, at vores viden om asbest og håndtering af den, i dag er større end nogensinde?

Støjgener: Vi ved efterhånden på baggrund af flere undersøgelser, at det er sundhedsskadeligt for mennesker at bo i støj. Aalborg er i forvejen den mest støjplagede by i Danmark. Igen – skal vi ikke skrive ny historie? Optimalt set tænkes der sammen med en 3. Limfjordsforbindelse i bedre støjsikring af de allerede støjbelastede områder i den østlige del af byen. Og der tænkes derfor i stedet i løsninger, som koncentrerer støjen, hvor den allerede er og samtidig i langt bedre støjværn, end det er tilfældet nu.

Bynære rekreative områder: Derudover kan nævnes bynære rekreative områder. Dem har vi brug for som

mennesker! Og en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil i høj grad mindske den uforstyrrede natur, som ligger langs Limfjorden på både Aalborg- og Nørresundbysiden samt Egholm. Her vil støjgenerne også gøre, at borgere i Aalborg skal søge udenfor byen for at finde rolige naturområder – for inde centralt i Aalborg, vil de desværre ikke findes mere.

Vi håber som tidligere nævnt, at I politikere vil stoppe op – lytte – undersøge og turde henstille til, at det nuværende grundlag for at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse langt fra er tilstrækkeligt og godt nok på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen Gert og Anette Værgø Østergaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Høringssvar til MKR og forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:17
Bilag: Socioøkonomiske effekter.pdf;

Hermed mit høringssvar til ovenstående

Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer
9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Socioøkonomiske effekter

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Fraværende analyser og konklusioner om de socioøkonomiske effekter i Miljøkonsekvensvurderingen

I VVM-bekendtgørelsen kræves en vurdering af de miljømæssigt afledte socioøkonomiske effekter som følge af et givet projekt. I dette tilfælde en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm.

Der vil være afledte socioøkonomiske effekter i både anlægsfasen samt i driftsfasen. Jeg ser ingen beskrivelser heraf i Miljøkonsekvensvurderingen.

Uden at det er udtømmende kan jeg pege på følgende områder, hvor der vil være en socioøkonomisk påvirkning fra anlægs- h.h.v. driftsfasen

- a) Landbrug
- b) Turisme og rekreative interesser
- c) Handel, transport og service
- d) Hotel- og restaurationsbranchen
- e) Kongresbranchen (AKKC)
- f) Fiskeri
- g) Ejendomspriser

Uden at have nogen idé om omfanget og konklusionerne i socioøkonomiske analyser, er det min opfattelse, at AKKC, hoteller og restaurationer vil mærke effekten af en tredje Limfjordsforbindelse eftersom fremtidens kongresarrangører med blot den mindste grønne politik ikke må forventes at placere deres arrangementer i en by, der målrettet har ødelagt rekreativ bynær natur, grundvandsområder, levesteder for beskyttede arter samt øget det sundhedsskadelige støjtryk over grænseværdierne i Danmarks i forvejen mest støjbelastede by. Hertil kommer at Aalborg Kommune ser stort på den øgede CO2 belastning for en ekstra Limfjordsforbindelse.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@skylinemail.dk)
Titel: Re: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:16

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU's Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Trine Axelsen

Kongensgade 9,2

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:15

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU's Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Dan Axelsen

Kongensgade 9 ,2

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Relevante alternativer mangler - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:15

Miljøkonsekvensvurderingen for en motorvej i Egholm-linjeføringen lever ikke op til kravet om at inkludere relevante alternativer. Det overdimensionerede 4-spors-projekt ved Limfjordstunnelen, der er løseligt analyseret som alternativ, er åbenlyst designet med henblik på at skabe en urentabel løsning. Der er fra borgeres side præsenteret både modeller med ét vendbart rør, samt en city-tunnel til afvikling af lokaltrafikken og dermed aflastning af E45, som er langt mindre indgribende og skadelige for byen, samtidig med at de vil afvikle trafikken langt mere effektivt. Jeg henstiller således til at miljøkonsekvensvurderingen går om med henblik på at inkludere relevante alternativer, herunder en 0-løsning hvor de kendte problemer med E45 omkring tunnelen løses før beslutning om et evt kapacitetsproblem tages.

Jeg er ikke trafikforsker eller ingeniør. Men trafikforskere (bl.a. Kaj Jørgensen, lektor emiritus fra AAU og Anker Lohmann) peger på, at Vestforbindelsen over Egholm også trafikalt er en dårlig løsning. Det vil kun aflaste Limfjordstunnelen lidt og kun i en årrække. Det er en meget dyrere løsning end f.eks. Forslaget om en Citytunnel, eller et ekstra vendbart tunnelrør ved den nuværende tunnel (som kunne vendes i myldretiden - som jo reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er problemer med trængsel i tunnelen). Det fremgår jo også af Miljøkonsekvensvurderingen, at den samfundsmæssige forrentning er meget lav. Som pendler vil du komme til at spare få minutter i et par år (indtil trafikken stiger på E45 til niveau med nu) og for det skal vores bolig- og rekreative områder ødelægges, samt vores kommunale økonomi lægges i ruiner, når problemerne med asbest hober sig op og vejnettet i Aalborg Vestby ikke kan bære den øgede trafik og skal tilpasses.

Som borger i Aalborg er det en fuldstændig uforståelig prioritering for mig og det er mine skattepenge både i kommunen og staten, som skal finansiere den absolut dyreste løsning, med den laveste samfundsmæssig forrentning. Og samtidig ved alle os aalborgensere jo godt, at der ikke går mange år, før Limfjordstunnelen også skal renoveres, som vil kræve endnu flere milliarder fra den fælles kasse. På det lokale plan er det en næsten årlig kamp at holde vores lokale folkeskole kørende, fordi riget fattes penge - men når det handler om motorvej kan vi sagtens hælde milliard efter milliard ud i fjorden uden at overveje rimelige og reelle alternativer.

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Asbest - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:12

Vejanlægget til motorvejen kommer til at gå direkte igennem et gammelt asbest deponi. At miljø og sundhedskonsekvenserne af dette overhovedet ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen gør den i mine øjne helt ubrugelig. Miljøkonsekvensvurderingen SKAL indeholde en konkret vurdering af miljø- og sundhedskonsekvenserne af at grave gammel asbest op af både jord og havsediment, før man går videre med motorvejsplanerne, men dette er ikke tilfældet.

Der er i de seneste år fremkommet betydelig dokumentation i både nyt materiale og 'glemte' optegnelser fra statens arkiver. At anlægge et motorvejsprojekt tværs gennem asbestdeponierne er en enorm trussel mod både borgernes sundhedstilstand, men også kommunens økonomi.

Processen må gå om: Jeg mener ikke at miljøkonsekvensvurderingen lever op til lovens krav (miljøvurderingsloven §20), da kendte oplysninger om væsentlig forekomst af asbest er udeladt. Asbest kan udgøre en væsentlig sundhedsfare og i Aalborg har vi en aldeles mørk historik omkring asbest. Med de enorme mængder dokumentation Tænk tanken Geohav dels har produceret, dels identificeret i statens egne arkiver er det tydeligt, at væsentlige oplysninger er udeladt fra det materiale som høringen bygger på. Dette har været fremsendt og frembragt bl.a. under samråd med Susanne Zimmer (Å), men fremstår stadig uberørt.

Aalborg Byråd vælger i deres høringssvar også at undlade at forholde sig til den potentielt enorme miljøkatastrofe, der ligger i at påbegynde et stort gravearbejde i de uinddæmmede deponier. Dette gør de mod bedre vidende, for de har ligeledes fået materialet fremsendt og det har herudover været et væsentligt tema i lokale medier, hvorfor jeg ikke mener at høringssvaret lever op til lovens oplysningskrav.

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Jeppesen (thomas.jeppesen.dk@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:12

Egholmmotorvej - NEJ TAK

En plan, der er mere end 50 år gammel, er ikke fulgt med tiden.

Aalborg Kommune havde i 1970 i alt 177.135 indbyggere. I 2029 forventes indbyggertallet at ligge på 232.500 jf. kommunens egen fremskrivning. En befolkningsvækst på hele 31,3% siden planen om en Egholmforbindelse blev udtænkt.

Den byudvikling, der har været i Aalborg taler 100% imod, at man bygger en motorvej over Egholm.

Placeringen, der påtænkes ligger klods op ad den største befolkningstæthed i Aalborg Kommune, som det tydeligt fremgår af aktuelle luftfotos (se billeder nederst i mailen).

Aalborg, der i forvejen er meget støjplaget, bliver ved forslaget pakket ind i en **trafikal spændetroje med MASSER AF STØJ, FORURENING OG GENER FOR ALT LEVENDE**. (Se illustration fra Miljøstyrelsen nederst i mailen).

Der er så uoverskuelige konsekvenser forbundet med den foreslåede linjeføring, at den bør skrinlægges straks.

Støj

Halvdelen af Aalborgs opland og midtby vil blive ekstremt støjplaget med den foreslåede forbindelse. Der er ingen logik heri.

Det er desuden helt grotesk, at man, ved nye vejprojekter, ikke følger WHO's anbefalede støjgrænser på 53 dB, men stadig arbejder med 58 dB. Især når man påtænker at placere en motorvej klods op ad en storby - og de mest tætbebyggede områder.

Sundhedsskadelig støj forekommer allerede ved 52 dB.

Dertil burde man, som ansvarlig myndighed, kigge på støj- og forureningsspredningen. Med den topologi, der er i Aalborg, hvor fjorden ligger nederst og omgivelserne går opad samtidig med, at vindretningen kommer fra vest 2/3-del af året, så er der ingen tvivl om, at de målinger, der er beregnet slet, slet ikke kommer til at svare til virkeligheden.

Desuden er det helt generelt mangelfuldt, at støjbelastningen:

1. udregnes som et gennemsnit over et døgn. Der bør være tydelig illustration af støjniveauet i 1 eller 2 timers intervaller, både på hverdage og i weekends, for at give de reelle belastninger
2. Ikke præsenterer tal for såvel vindstille dage som på de 2/3 af årets dage, hvor der er vestenvind
3. Ikke beregnet længere ud end de lovgivningsmæssige krav på trods af topologi, vind og tæt bebyggelse.
4. Ikke beregnes på grundlag af vejens maksimale kapacitet, som vil give et billede over de maksimale støjkonsekvenser. Disse tal bør selvfølgelig beregnes og formidles

For det første 'bæres' både støj og forurening over meget længere strækninger end de, der er illustreret. Støj stopper ikke efter ét af myndighedernes fastsat antal meter.

Motorvejsstøj opfattes værre for alle levende væsener.

Effektiv støjdempling er ikke praktisk mulig i f.t. det terræn (topologi), der ligger øst for strækningen.

Dygtige forskere fra såvel DTU og AAU m.fl. har beregnet på støjgenerne, og deres beregninger peger på, at store dele af Sofiendal, Hasseris Enge, Hasseris, Vestbyen, Lystbådehavnen, Nørresundby samt oplandsområderne vil blive så hårdt ramt af støj, at man ikke kan føre en samtale omkring et bord udenfor.

Natur

Påvirkning af fauna og dyreliv vil blive stor. Forureningen langs hele strækningen øges også betragteligt.

Nuværende forurening

Der ligger masser af forurenede byggemateriel gravet ned i området, bl.a. asbest. Har vi ikke i Aalborg været tilstrækkelig påvirket af asbestforureningen?. Vi har alle familiemedlemmer eller bekendte, der er døde af den specifikke lungekræft, der ikke kan helbredes. Skal vi virkelig fortsætte ad den vej?

Drikkevand

Den største af Aalborgs centrale drikkevandsreserver, der pt. indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i mindst 30 år bliver påvirket. Med en motorvej forventes det, at dette drikkevand i fremtiden skal renses.

Sygdomme

Der er talrige sygdomsrisici forbundet med nærliggende motorvejsstrækninger, som alle er faktisk beviste. Der er bl.a. tale om:

- Hjerte-kar sygdomme
- Demens (+ mindst 16 %)
- Tinnitus
- Stress
- Diabetes
- Forureningsbaserede sygdomme (fx. luftvejssygdomme m.m.)

Og i et tætbebyggede områder som Aalborg og Nørresundby, bliver der tale om mange sygdomstilfælde, sygemeldinger og nedsat livskvalitet.

Samfundsøkonomi

At projektet heller ikke samfundsøkonomisk kan vise nogen form for positiv 'business case', hvis man sørger for at indregne samtlige elementer, gør da bare tingene endnu værre.

Hvorfor tror man, at en motorvej vil udbygge væksten i den nordlige del af regionen/landsdelen, når fx. Hirtshalsmotorvejen netop ingen effekt har haft, tværtimod faktisk den modsatte effekt. Alt peger mod en urbanisering, og går fuldstændigt imod etableringen af en Egholmmotorvej, så tæt på en storby, der forventes at fortsætte med at vokse.

Desuden er alle de afledte forhold som bl.a. øgede sygdomstilfælde, behov for rensning af drikkevand, forureningsrisici ifm. affaldsdeponier i området, tab af natur, tab af dyrearter m.m. ikke medtaget i regnestykkerne.

Ønsker I virkelig gå over i historien, som den myndighed, de embedsmænd og de politikere, der ikke åbnede ørerne for saglige og forskningsbaserede argumenter?

Lad ikke forældede 'håndslag' og aftaler stå i vejen for sund fornuft og reelle bedre alternativer.

Jeg håber af hjertet - og krydser fingre for - at fornuften kommer til at sejre!

En plan, der er mere end 50 år gammel, da Aalborg så sådan her ud (gamle luftfotos sammensat til billede):



Har man tænkt sig at føre ud i livet i et tætbebygget Aalborg med ca. 30 % flere indbyggere, der så således ud for 1 1/2 år siden (2022-06):



Beklager, de håndtegnede linjer, men jeg kunne ikke finde relevante billeder til ovenstående sammenligning. Dog er der ingen tvivl om, at motorvejsstrækningen i fald den gennemføres, kommer til at ligge klods op ad en masse boliger både i oplandet, i Aalborg og i Nørresundby - og endda lige op ad en helt nyopført børnehave i Sofiendal Enge i Aalborg Syd.

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by af Danmarks fire største byer, jf. tal fra Miljøministeriet. Ved at indkapsle de nære byområder i støj fra både øst og vest fordobles støjkilderne og effekten af støjgenerne. Klods op ad byen.

Nedenfor det nuværende støjbillede fra Miljøministeriet, som allerede ser helt vanvittigt ud:



Vil du/I stå inde for at etablere en ny streg? Det håber jeg virkelig ikke.

Intet af ovenstående kan vi byde de kommende generationer!

Planerne må og skal ikke føres ud i livet.

Med venlig hilsen

Thomas Jeppesen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Astrid Rosa Bæk Klitgaard (aklitg18@student.aau.dk)
Titel: Høringssvar ang. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 21:11

Jeg bor i Aalborg sammen med min mand og vores to små børn. Som et afbræk til den travle hverdag cykler vi ofte ned til det lille færgeleje, køber færgebilletter og trasker ombord på den lille færge. Børnene er spændte og kender turen og de ved at det der venter på den anden side, er værd at glæde sig til. Vi har madpakker med og sætter os i græsset i kanten af skoven, hvor vi før har slået vores telt op og nydt en rolig stund når børnene er puttet. Der hvor Egholms mørke mærkes som en kontrast til Aalborgs lys som er vores udsigt. Børnene elsker at lege på stranden og finde sten på de samme steder som vi før har trukket vores kajaker på land for at holde frokostpause på vores mange kajakturer på fjorden omkring Egholm. På disse kajakturer opleves et vildt dyreliv som er helt unikt hvor vi bl.a. har set oddere, store flokke gæs og ikke mindst fanget mange ørreder. Egholm er vores pusterum. Det sted vi trækker vejret helt ned i maven og nyder at færgen først går om en time, så vi har ikke travlt med noget som helst, når vi om morgenen vågner i teltet til udsigten af Aalborg indhyllet i morgendis. Vi har faktisk mulighed for at finde ro her.

På den anden side af fjorden ligger vores sejlbåd i Aalborg sejlkлуб. Det er faktisk ikke kun vores sejlbåd, det er også vores hjem, en såkaldt husbåd. Herfra udspringer vores hverdag og vi bruger mange timer på havnens områder, om det er på legepladsen, gåture ud mod vest langs fjorden eller at sidde med en kop kaffe og følge med i jollesejladsen der foregår ud for molen. De små børn sejler i optimistjoller og børnegrin- og snak kan høres over hele havnen. Og sådan forbliver det forhåbentligt.

I dag bliver værdi målt i kroner og øre, men for vores familie er værdi tid sammen. Tid sammen i omgivelser med ro og hvor den hurtigste bevægelse i horisonten er Egholm færgens rutesejlads. Denne værdi er vanskelig at prissætte og lige præcis derfor skal den 3. limfjordsforbindelse ikke placeres over Egholm, for det kan ikke beregnes hvor store tab det vil medføre. For mennesker, for dyr, for hele naturen omkring Egholm og ikke mindst i sidste ende for klimaet.

Vores samfund er bestemt til at skulle tilpasses en stigende økonomisk vækst i samfundet som ikke er ønskelig for alle borgere i dette land. Flere veje avler mere trafik. Det er et faktum. Miljøet er overbelastet. Det er et faktum. Når miljøet er overbelastet, medfører det konsekvenser for os mennesker, kaldet klimaforandringer. Vi spænder ben for os selv og det skal vi ændre på. Nu. For vi skal undgå at vores fremtidige voksne børn kigger os i øjnene og spørger hvorfor vi ikke gjorde noget, når vi vidste hvor galt det stod til. Vi skal undgå at forklare hvorfor det blev besluttet at Egholm og området omkring skulle omlægges fra natur og rekreation til støjende og øjnefaldende trafik, hvilket medførte at vi måtte flytte væk fra Aalborg, fordi naturen ikke længere kunne findes i vores nærområde som vi satte så stor pris på. Det er det der kommer til at ske, hvis dette ikke stoppes.

Hæv ambitionerne og lav en 3. limfjordsforbindelse Aalborgenserne og Nordjyderne bliver stolte af og vil sætte pris på, i stedet for at binde en knude i maven på os som vi vil mærke hver gang vi vil benytte Egholmmotorvejen og kigge ud på det store område som vi tabte til vækst og økonomisk velstand.

Lad Egholm forblive Aalborg og omegns helle for dagligdagens hamsterhjul. Det sted vi kan være uden at skulle andet, for færgen sejler ikke nu og det er grundfølelsen af ro som ikke findes andre steder i Aalborg.

Mvh. Astrid Rosa Bæk Klitgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Brix (Ane_BriX@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:11

Kære transportminister

Jeg er helt overbevist om at der findes en bedre løsning for Nordjyllands infrastruktur end at pløje en motorvej over en af de få åndehuller der er tilbage af natur.

Måske en anden løsning er dyrere, men jeg mener virkelig ikke at vi har råd til at gå på kompromis med klima og dyrearter i disse tider.

Jeg er vokset op med udflugter til Egholm og nyder fortsat at komme der som et til tider tiltrængt åndehul fra byen. Det er et magisk og helt unikt sted som jeg lige nu frygter at mine to små børn ikke kommer til at opleve. En motorvej vil ødelægge Egholm totalt.

Jeg håber så inderligt at der kan tænkes mere natur-, dyre- og klimavenligt i den næste limfjordsforbindelse.

På forhånd tak hvis du har læst med så langt.

Mvh. Ane Brix Hoffmann

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Liv Gunnarsen (livinken@gmail.com)
Titel: Støj og klima - Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:09

For mig som borger i Aalborg kommune er det fuldstændig uforståeligt, at man planlægger en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm. Og det handler ikke om Egholm selvom jeg elsker øen og er kommet der ofte både som barn og voksen. Nej, det handler i langt højere grad om konsekvenserne for klimaet og for Aalborg herunder Vestbyen, Mølholm, Lindholm, Hasseris, Drastrup og Frejlev. Herunder vil jeg beskrive mine bekymringer.

Støj

Aalborg har som by allerede massive støjproblemer i Øst pga. E45, som går gennem byen og tæt på boligområder uden ordentlig støjdemping. Med en Vestforbindelse vil den del af Aalborg, som i dag ikke lider under støj lide samme skæbne som Aalborg Øst. Det seneste projekt har endda - uden megen opmærksomhed - rykket linieføringen yderligere et par hundrede meter tættere på boligerne på sydsiden af fjorden. De sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj er velbeskrevet og motorveje producerer den værste form for støj. Jeg har selv tidligere boet med vejstøj og ønsker det ikke for min værste fjende. Dengang man byggede E45 havde man ikke den samme viden om støjs sundhedsmæssige konsekvenser, som man har idag. Hvorfor lave den samme fejl nu og bygge endnu en motorvej klods op af beboelsesområder i landets 4. største by? Det er fuldstændig uforståeligt for mig, at man med den viden, man har om støjs sundhedsmæssige konsekvenser idag, kan tage sådan en beslutning.

Egholm-motorvejen er placeret i lavland (enge) lige vest for Aalborg, hvor der er nyopført tæt bebyggelse med få hundrede meter mellem vejen og de første matrikler. Dette er ikke synligt i VVM-materialet, hvor der bruges 2011-kort og det fremgår som om motorvejen befinder sig langt udenfor byen. Vestenvinden vil frit transportere støjen ind over 26.000 borgere, der kan forvente støj i sundhedsskadelige niveauer.

WHO har for nylig nedjusteret niveauet for sundhedsskadelig støj til 53dB, fordi vi er blevet klogere på, hvor skadelig støj er. Vejdirektoratet fastholder 58dB. Herudover bruges en støjmodellering, der udjævner over hele året og kun baserer sig på etableringsåret, dvs uden indregning af forventede trafikstigninger. Vind tages der heller ikke højde for på trods af at motorvejen på hele engstrækket langs Aalborg vil lægge hævet mellem 2 og 10 m over jorden og på størstedelen af strækningen helt uden støjafskærmning.

Udover boliger vil mange af vores rekreative områder i Aalborg blive ramt af støjen. Det gælder f.eks. Drastrup skov, Vestre Fjordpark, Mølholm, Verdens Ende, Vestre Bådehavn og skudehavnen og ikke mindst Egholm. Dette er alle de rekreative områder vi har i Vest, som bruges til vandsport, gå- og løbeture, krabbefiskning med ungerne, badning og alle de ting, som gør livet godt. Det er bare ikke det samme at gå en tur i skoven eller langs vandet med en motorvej på lydtapetet.

Aalborg er allerede uden Egholm-motorvejen landets mest støjplagede by. Hvorfor skal Aalborgs borgeres sundhed ødelægges for at få pendlere fra Brovst kan spare 5 minutter i morgentrafikken?

Klima:

Jeg arbejder til daglig som efterskolelærer. Idag sad jeg sammen med min 9. klasse og så David Attenboroughs dokumentar "Livet på vores planet", som kort opridses, hvordan vi mennesker gennem ødelæggelse af den vilde natur og udledningen af CO2 på 200 år, har ødelagt vores klima. De unge er fuldstændig klar over, hvad det er for en udfordring, de kommer til at stå overfor og de ved også, hvem der er skyld i det. Det er uforståeligt at vi gang på gang anerkender problemet og løsningerne, men aldrig har modet til at føre det ud i livet! For hver motorvej, der bliver bygget i disse år, bliver problemet større og løsningen rykker længere væk.

I politikere har lovet os borgere, at I ville tage klimakrisen seriøst. I har vedtaget at begrænse vores CO2 udledning med 70% i 2030 - samme år som den nye Egholmmotorvej skal stå færdig. Egholmmotorvejen vil være et kæmpe anlæg og alene CO2 udledningen fra etableringen vil være enorm. Læg dertil al den nye trafik, som motorvejen vil forårsage i en tid, hvor vi skal begrænse CO2 udledninger fra trafikken. Det er virkelig uforståeligt for mig, at man laver en løsning, der i den grad hører fortiden til og ikke kigger på, hvilke trafikløsninger vi har brug for i fremtiden for at løse den massive udfordring, vi står overfor i forhold til klimaet. Hvordan kan I som politikere forsvare det?

Vand

Ved Drastrup (den grønne by, som skal gennemskæres af en motorvej) ligger grundvandsressourcer og vandvindingsboringer, som udgør ca. en tredjedel af Aalborgs drikkevand. Dette drikkevand udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Det står også i VVM'en. At Aalborg kommune har arbejdet i årtier for at beskytte grundvandet i dette område og nu tilsyneladende er ligeglade er fuldstændig uforståeligt for mig.

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen,

Liv Gunnarsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@skylinemail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:09

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU's Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Anne Kathrine Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Niels Rygaard (langersvej9@me.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:08

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

En østlig parallel-tunnel er både billigere og bedre ifølge eksperter inden for trafik, økonomi og natur. En vestlig rute ville forværre trafik, støj, påvirke natur og rekreation negativt og true drikkevandsinteresser i Drastrup. Jeg anbefaler en revideret vurdering af en østlig forbindelse baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller.

1. Trafikafvikling: En østlig tunnel er billigere og forbedrer kapaciteten i den østlige del af Aalborg, hvor flertallet af arbejdspladser er.
2. Støj: En vestlig rute vil udsætte vestlige dele af Aalborg for unødigt støjbelastning, påvirke livskvaliteten og modvirke beboernes oprindelige valg af boligområde.
3. Natur og rekreation: En vestlig linje vil skære igennem vigtige natur- og rekreative områder som Øster Å dalen, Hasseris Enge og Egholm, ødelægge levesteder for beskyttede dyrearter og påvirke Lindholm Fjordpark.
4. Drikkevandsinteresser: Den vestlige rute gennem Drastrup truer drikkevandsmagasinet, og risikoen for uheld under anlæg og brug af motorvejen udgør en trussel mod drikkevandsbeskyttelsen i området.

Jeg er vokset op i 9210 Aalborg SØ og har siden 1966 oplevet, hvordan støjen fra motorvejen E45 konstant har forplantet sig i bydelen. Når man går en tur i Østerådalene, er det næsten umuligt at føre en samtale i normal stemmeleje. Søndag gik vi en tur langs den gamle hærvej mod Dall, og her var den konstante støj fra motorvejen igen gennemtrængende. Nu bor jeg i Aalborg Vest, og jeg elsker naturen langs fjorden og Egholm. Det er fuldstændig uforståeligt, at der skal placeres endnu en motorvej i et bynært område i Aalborg. Jeg tænker også på afviklingen af trafikken, når man skal bevæge sig fra afkørsel Vestbyen ind mod byen (øst). Kastetvej er allerede spærret pga. PlusPlus-bussen, Annebergvej/Hasserisvej har over 3500 biler i døgnet, og begge er skoleveje. Af hensyn til naturen, hele miljøet omkring Friluftsbadet, Skurbyen, Skudebådehavnen, Lindholm og fremtidens borgere i Aalborg og Nørresundby bør hele projektet gentænkes!

Venlig hilsen

Niels Rygaard
Langersvej 9
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Egholm (egholm@image.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 21:07

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 22 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er uforståeligt at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. At anlægge en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter feks. Odder, Lysbuget knortegås og Strandtudse. Disse arter er beskyttet af EU's Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm ikke er mulig, medmindre der ikke er brugbare alternativer. Der findes, trods Vejdirektoratets postulat om det modsatte, alternativer til linjeføringen over Egholm, derfor bør det ikke være muligt at fravige Habitatsdirektivet.

Meningsmålinger foretaget af Jysk analyse viser at mere end 50% af Aalborgs befolkning er imod en 3, Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh

Ove Axelsen

Egholm 36

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 21:04

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde.

Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.

Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning.

Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.

Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.

Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre trolde i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.

Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør. Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.

Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. (Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm natterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.

I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).

En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).

fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm. En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.

Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21. Det er en fejl, der absolut bør rettes.

Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.

Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.

Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.

Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.

Ergo er det ikke Aalborggængere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et

demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfares at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

“Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm. I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides. Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti. Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg. Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm, mens de resterende 13% procent ikke har taget stilling.”

Kilde: <https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/>

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg









Fotos: Lisbet Krogh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ronni Algaret (algaret@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:05

Jeg står fast i min modstand mod den foreslåede motorvej vest om Aalborg, primært af økonomiske og miljømæssige årsager. Med et budget på 7,9 milliarder kroner, hvoraf Aalborg Kommune bidrager med 600 millioner, er projektet ikke kun en økonomisk byrde, men også en tvivlsom investering. Over de sidste ti år er omkostningerne ved motorvejsbyggeriet steget med 50%, mens den forventede nytteværdi er halveret. Overvejelserne bag dette projekt synes at være forældede, især når man tænker på, at en udvidelse af Limfjordstunnelen på E45 kunne tilbyde en gevinst på 2 milliarder kroner i stedet.

Trafikmæssigt ser Egholmlinjen ikke ud til at være løsningen på trængselsproblemerne. Med trafikprognoser, der forudser en stigning tilbage til det nuværende niveau ved Limfjordstunnelen ved åbningen af Egholmmotorvejen, er det tydeligt, at linjeføringen ikke vil være effektiv. Derudover rejser planen alvorlige trafikale spørgsmål i Aalborgs centrum, særligt når trafik fra øst skal omdirigeres i tilfælde af kø eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt mangler projektet logik. Linjeføringen er ikke i overensstemmelse med de væsentlige industriområder i øst, de store arbejdspladser eller de trafikale belastningspunkter i byen, herunder det kommende Supersygehus. Det rejser spørgsmål om, hvorvidt projektet reelt vil imødekomme byens trafikale behov.

Sundhedsmæssigt udgør projektet en væsentlig risiko for Aalborgs indbyggere. Med den estimerede tilføjelse af 26.000 borgere, der vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, forværres byens allerede alvorlige støjproblem. Dette øger risikoen for alvorlige helbredsproblemer såsom hjerte-kar-sygdomme, kræft og demens.

Miljømæssigt er der også alvorlige bekymringer. Linjeføringen skærer gennem områder med tidligere asbestdeponering, hvilket rejser frygt for ny forurening. Dertil kommer, at næsten en tredjedel af Aalborgs drikkevandsforsyning er i farezonen for forurening som følge af byggeriet. Naturen og byens grønne områder vil også lide under dette anlæg, som truer med at ødelægge habitater for beskyttede arter og bringe Natura 2000-områder i fare.

Overordnet set virker projektet ikke bare forældet, men også farligt kortsynet, uden tilstrækkelige overvejelser omkring moderne, bæredygtige transportløsninger. Etableringen af denne motorvej vil cementere en fastlagt vej fremad, der ignorerer muligheden for innovative løsninger i fremtiden. Det er afgørende, at vi genovervejer dette projekt i lyset af dets mange potentielle negative konsekvenser. At vælge en østlig forbindelse frem for en vestlig, der påvirker Egholms odderpopulation, er fornuftigt af flere årsager. For det første er odderen en fredet art og beskyttet under EU's habitatdirektiv, hvilket gør forstyrrelse og potentielt tab af habitat problematisk. Desuden har eksperter udtrykt tvivl om effektiviteten af de foreslåede metoder til at skræmme odderne væk fra Egholm, som inkluderer brug af hundelort og dyreløse. Denne tilgang er kritiseret som ineffektiv og potentielt i strid med dyreværnsloven. At vælge en rute, der undgår disse miljømæssige og etiske problemer, er både mere bæredygtigt og i overensstemmelse med lovgivningen. En østlig forbindelse ville mindske risikoen for negativ påvirkning af oddernes habitat, hvilket gavner både biodiversiteten og det lokale økosystem. Med håb om en mere bæredygtig fremtid,

Ronni Algaret
Egholm 17
9000
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Theis Bæk Klitgaard (theis-nielsen@live.dk)
Titel: høringssvar Ang. Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:05

Det er som udgangspunkt ufatteligt trist, at det overhovedet er nødvendigt at sende denne mail med dette høringssvar. I min optik har der igennem de sidste mange år været stor modstand imod den 3 limfjordsforbindelse over Egholm. Jeg sidder med en oplevelse af ikke at blive hørt i den folkelige debat. Vores opråb og protester, bliver ikke taget alvorligt, og det er en stor fejl. Det er jo os i nærområdet og brugerne af området omkring Egholm der kommer til at tabe i stort i forhold til dette vanvittige prestigebyggeprojekt. Og dette i en tid, hvor vi skal nå klimamål og passe på vores i forvejen udpinte natur. Jeg frygter at dette motorvejsbyggeri vil få meget store negative konsekvenser for alt liv omkring den dette byggeri.

Vi er en ung familie på 4 der bor i Aalborg. Vi har et stort behov for at være ude i naturen og har selv sejlbåd i Aalborg sejlkлуб, vi har en jolle i fjordbyen, har adgang til jagt pramme lige nord og syd for Egholm. Hver forår, holde vi øje med vand temperaturen. For når vandet bliver 9 grader varmt, ror vi over fjorden i vores lille blå jolle, hvor vi ligger os i dybet, imellem Egholm og Nørresundby. Derude så tæt på den pulserende by, kan vi ligge for anker i forårssolen og fange havørreder. Faktisk på en af Limfjordens allerbedste steder, at fiske i de helt tidlige forårs måneder. Det er så unikt, at det lave vand i hele området omkring Egholm bliver varmet op af solen, og får havørrenderne til at jage, efter en kold vinter. Det selvsamme område hvor vi fanger havørreder og lærer vores børn om naturen, lever der mange dyr, som ofte ikke ses i stort antal andre steder i landet. Der er så mange lysbuget knortegæs, at jeg som jæger faktisk er holdt om med at gå på jagt i visse perioder af året for ikke at forstyrre dem, da de er i et så stort antal, at jeg ikke kan forsvarer at forstyrre dem. For at realisere min fritidsinteresse. De er rødlistede. det er pandaen også. og dem passer vi eller rigtig godt på.

Det er ligeledes en meget stor oplevelse at ligge for svej i sin sejlbåd og have en nysgerrig odder med sin unge svømmende omkring båden en stille sommeraften imens ens børn ligger og sover under dæk. Der er så mange fantastiske oplevelse at hente i dette område. De vil forsvinde, hvis vi i fremtiden skal leve i skyggen af en motorvej.

Grunden til at det er vigtigt at bevarer dette område er ikke, kun fordi min familie og jeg skal ud og bruge naturen i forårssolen. Men fordi vi er mange i Aalborg der bruger denne del af Aalborg, som det mest oplagt område at finde ro i en hverdag med larm og travlhed. For eksempel har vi alle vores fritidsklubber i området, for at nævne nogen få der benytter området kan jeg nævne roklubberne, Aalborg havkajakklub, de 4 lystbådshaven og alle deres kapsejladser og overnatninger for svej hele vejen rundt om Egholm. Der er Vesterfjordpark, og vinterbaderne, og mange mange flere. området omkring Egholm er så unikt for hele aalborg. Vi er en stor by, men vi har alle mulighed for at trække stikket og tage en mental pause ved kigge ud over vores dejlige Limfjord.

Hvis det lykkedes os, at få afværget denne katastrofe i tide vil det være en kæmpe sejer, for os alle. . Vi er en storby, men vi har adgang til natuen og det skal vi kæmpe for at bevare. Den 3 limfjordsforbildelse vil været et stort tab, for alle os der bruger området. Det er meget forkert, at vurderer hvem det vil påvirke ud fra hvor mange færgebilletter der bliver solgt til Egholm. Egholm er vigtig i denne debat, men det er nærområdet også. Det har også en stor betydning for Aalborgs selvopfattelse. Vi bor i en by der ikke er omgivet af larmende infrastruktur. Alt går så stærkt, alt er så larmende, alt er så forurenat og tilsmudset i politiske ambitioner. Drop nu, tanken om at i har magten til at bygge en motorvej. Det er meget mere ambisiøst at turde at lade være. Det er ikke en skam at tage fejl. Det er kun en skam hvis man af stædighed eller herotisk stolthed ikke tør indrømme at man har taget fejl. Hvis i der er folkevalgt ikke lytter til os der har givet jer muligheden til at tage beslutninger i vores sted, ikke lytter til os. Ja. Så er der noget galt i toppen, og noget trænger til at blive skiftet ud.

Jeg tror på i tør lade være, med at starte dette projekt. Selvom i måske i en kort periode vil blive beskyldt

for ikke at holde ord. I vil i fremtiden blive husket, som de der lyttede til fornuft og det er der faktisk ikke mange der gør i denne verden.

Mvh Theis Bæk Klitgaard.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 21:01

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 11. januar 2024 kl. 18.31.57 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Vs: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 5. januar 2024 kl. 21.56.47 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde. Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.
Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det

giver en helt speciel stemning.

Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.

Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet. Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolden Pil Tusindtunge. Trolden er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre trolde i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.

Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør. Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.

Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke

flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. (Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm natterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand. I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer). En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer). fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm. En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.

Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.

Det er en fejl, der absolut bør rettes.

Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.

Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.

Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.

Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.

Ergo er det ikke Aalborggængere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfare at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

“Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm.

I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.

Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.

Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.

Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm,

mens de resterende 13% procent ikke har taget stilling.”

Kilde: <https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/>

Med venlig hilsen

Lisbet Krogh

Brandstrupsgade 4. stv

9000 Aalborg







Fotos: Lisbet Krogh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tine Poulsen (poulsentine@live.dk)
Titel: VS: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:59

En motorvej over Egholm er estimeret til at koste omkring 7,9 milliarder kroner, hvoraf Aalborg Kommune bidrager med 600 millioner. Over de seneste 10 år er byggeudgifterne steget med 50%, mens den forventede nytteværdi er halveret til næsten intet. Alternativt kunne en udvidelse af Limfjordstunnelen på E45 tilbyde en gevinst på 2 milliarder kroner frem for at opføre motorvejen over Egholm.

Trafikmæssigt løser Egholmlinjen ikke trængselsproblemerne i området. Det forventes, at trafikmængden ved Limfjordstunnelen vil nå tilbage til det nuværende niveau ved åbningen af Egholmmotorvejen, da trafikken stiger i takt med vejkapaciteten. Dertil kommer, at Egholmlinjen kan skabe yderligere trafikale udfordringer i Aalborgs centrum, især ved omkørsler eller ulykker i tunnelen.

Byplanmæssigt er motorvejens linjeføring ulogisk og uholdbar. Den mangler forbindelse til de store industriområder i øst, vigtige arbejdspladser og trafikale knudepunkter, herunder det kommende Supersygehus.

Sundhedsmæssigt vil en ny bynær motorvej udgøre en enorm ekstra belastning for Aalborgs borgere. Det estimeres, at 26.000 nye borgere vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser, hvilket kan øge risikoen for alvorlige sygdomme. Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by.

Miljø- og sundhedsmæssigt indebærer anlægsarbejdet en risiko for alvorlig asbestforurening. Linjeføringen krydser store asbestdeponier, som blev nedgravet af Aalborg Eternit i perioden 1977-1988.

Aalborg og Nørresundbys drikkevandsforsyning står også over for en alvorlig trussel, da motorvejen planlægges at krydse omkring en tredjedel af byens vandreservoirer.

Naturen og dets habitater vil blive presset af anlægget, som vil ødelægge leveområder for sjældne og truede arter, og ligge tæt på Natura 2000-områder. Yderligere vil bynære rekreative områder og landskabet lide under støj og forringelse af udsyn. Dette vil også begrænse mulighederne for byudvikling, da Aalborg effektivt vil blive indkapslet i en motorvejsring.

Samlet set fremstår projektet som visionsløst, forældet og uden tilstrækkelige undersøgelser af fremtidige eller nutidige alternative transport- og logistikløsninger. Etableringen af en motorvej over Egholm, vil fastlægge en uigenkaldelig kurs, der overser potentielle teknologiske fremskridt.

Med venlig hilsen

Tine Poulsen
Keldgårdvej 92
9600 Aars

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lenette Sørensen (lenette.soerensen@icloud.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 20:55

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Mit indsendte høringssvar er særligt målrettet etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, da jeg finder forbindelsen dybt problematisk af flere årsager.

Den tredje Limfjordsforbindelse har været drøftet i en årrække, faktisk så mange år, at vi i 2024 bør gå de oprindelige forudsætninger efter i sømmene. Vi står over for et supersygehus i Aalborg Øst, som kræver veludviklet infrastruktur netop der.

Den 3. forbindelse bør derfor placeres ved den nuværende tunnel. Løsningen lægger op til at trække trafik gennem Aalborg by, hvor trafikken i forvejen er tæt. Derudover ser vi nationalt stærke tendenser. Helt i tråd med tiden bør vi tænke på miljø, klima, naturgenopretning, attraktive bosætningsforhold i Aalborgområdet og meget andet.

I andre byer er der en udtalt tendens til at lede motorvejstrafik langt uden om attraktive boligområder og skøn natur. Med en tredje forbindelse over Egholm, går Aalborg industrikulturens ærinde til skade for både beboelse, miljø, byæstetik, tilgængelighed og tidens tendenser om skabe attraktive byrum med plads til natur og klimabevidsthed. Hvorfor vælger man at tapetsere Aalborg by i motorvej? Østbyen er i forvejen præget af trafik og motorvejsstøj, ingen bydele i Gug er fri for motorvejsstøj og nu skal de sidste attraktive områder klistres ind i en motorvej. Hvorfor skal Egholm, Vestbyen, Hasseris Enge, Nørholm, Dall mv. også ødelægges?

Se et luftfoto af nye forbindelse og tænk over, om det er den by og det område, vi ønsker? Aalborg priser sig af at være Nordens Paris. Positionen kan ikke holdes i et støj- og trafikhelvede med ødelagte boligområder og ødelagte rekreative steder. Fastholdelsen af beslutningen synes alene at bero på, at beslutningen er truffet for lang tid siden og dermed uden det nødvendige blik på vilkår og krav i 2024. I dag på starten af 2024 er mange forudsætninger anderledes end for år tilbage. Stop anlæggelsen af Egholmforbindelsen, der vil være et skridt nærmere en ødelagt Aalborg Vestby, Egholm, Lindholm mv.

Venlig hilsen

Lenette Sørensen
Langersvej 9
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til en Anlægslov om en 3. Limfjordsforbindelse fra Bedsteforældrenes Klimaaktion i Danmark
Sendt: 11-01-2024 20:52

AALBORG HAR IKKE BEHOV FOR ENDNU EN KEDELIG DANMARKSREKORD!!

Som medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion mener jeg, at staten må undlade at anlægge en Egholm Motorvej, som vil påvirke klima, miljø, biodiversitet og sundhed negativt. I forvejen har Aalborg Danmarksrekorder i:

- CO2 udledning i kraft af Aalborg Portland,
- støjforurening,
- overrepræsentation af alvorlige, asbestrelaterede sygdomme og
- meget forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet.

Derfor har Aalborg ikke behov for at deltage i konkurrencen om en Danmarksrekord i infrastrukturskandaler. SE den samlede indsigelse her:

https://docs.google.com/document/d/1LK034E0xQ5tSguKvryOX_MUd3xXDoH1v/edit?pli=1

Mvh.

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Melph (gitemelph@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:52

Egholmmotorvej - NEJ TAK

En plan, der er mere end 50 år gammel, er ikke fulgt med tiden.

Aalborg Kommune havde i 1970 i alt 177.135 indbyggere. I 2029 forventes indbyggertallet at ligge på 232.500 jf. kommunens egen fremskrivning. En befolkningsvækst på hele 31,3% siden planen om en Egholmforbindelse blev udtænkt.

Den byudvikling, der har været i Aalborg taler 100% imod, at man bygger en motorvej over Egholm.

Placeringen, der påtænkes ligger klods op ad den største befolkningstæthed i Aalborg Kommune, som det tydeligt fremgår af aktuelle luftfotos (se billeder nederst i mailen).

Aalborg, der i forvejen er meget støjplaget, bliver ved forslaget pakket ind i en **trafikal spændetroje med MASSER AF STØJ, FORURENING OG GENER FOR ALT LEVENDE**. (Se illustration fra Miljøstyrelsen nederst i mailen).

Der er så uoverskuelige konsekvenser forbundet med den foreslåede linjeføring, at den bør skrinlægges straks.

Støj

Halvdelen af Aalborgs opland og midtby vil blive ekstremt støjplaget med den foreslåede forbindelse. Der er ingen logik heri.

Det er desuden helt grotesk, at man, ved nye vejprojekter, ikke følger WHO's anbefalede støjgrænser på 53 dB, men stadig arbejder med 58 dB. Især når man påtænker at placere en motorvej klods op ad en storby - og de mest tætbebyggede områder.

Sundhedsskadelig støj forekommer allerede ved 52 dB.

Dertil burde man, som ansvarlig myndighed, kigge på støj- og forureningsspredningen. Med den topologi, der er i Aalborg, hvor fjorden ligger nederst og omgivelserne går opad samtidig med, at vindretningen kommer fra vest 2/3-del af året, så er der ingen tvivl om, at de målinger, der er beregnet slet, slet ikke kommer til at svare til virkeligheden.

Desuden er det helt generelt mangelfuldt, at støjbelastningen:

1. udregnes som et gennemsnit over et døgn. Der bør være tydelig illustration af støjniveauet i 1 eller 2 timers intervaller, både på hverdage og i weekends, for at give de reelle belastninger
2. Ikke præsenterer tal for såvel vindstille dage som på de 2/3 af årets dage, hvor der er vestenvind
3. Ikke beregnet længere ud end de lovgivningsmæssige krav på trods af topologi, vind og tæt bebyggelse.
4. Ikke beregnes på grundlag af vejens maksimal kapacitet, som vil give et billede over de maksimale støjkonsekvenser. Disse tal bør selvfølgelig beregnes og formidles

For det første 'bæres' både støj og forurening over meget længere strækninger end de, der er illustreret. Støj stopper ikke efter ét af myndighedernes fastsat antal meter.

Motorvejsstøj opfattes værre for alle levende væsener.

Effektiv støjdemping er ikke praktisk mulig i f.t. det terræn (topologi), der ligger øst for strækningen.

Dygtige forskere fra såvel DTU og AAU m.fl. har beregnet på støjgenerne, og deres beregninger peger på, at store dele af Sofiendal, Hasseris Enge, Hasseris, Vestbyen, Lystbådehavnen, Nørresundby samt oplandsområderne vil blive så hårdt ramt af støj, at man ikke kan føre en samtale omkring et bord udenfor.

Natur

Påvirkning af fauna og dyreliv vil blive stor. Forureningen langs hele strækningen øges også betragteligt.

Nuværende forurening

Der ligger masser af forurenede byggematerialer gravet ned i området, bl.a. asbest. Har vi ikke i Aalborg været tilstrækkelig påvirket af asbestforureningen?. Vi har alle familiemedlemmer eller bekendte, der er døde af den specifikke lungekræft, der ikke kan helbredes. Skal vi virkelig fortsætte ad den vej?

Drikkevand

Den største af Aalborgs centrale drikkevandsreserver, der pt. indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i mindst 30 år bliver påvirket. Med en motorvej forventes det, at dette drikkevand i fremtiden skal renses.

Sygdomme

Der er talrige sygdomsrisici forbundet med nærliggende motorvejsstrækninger, som alle er faktisk beviste. Der er bl.a. tale om:

- Hjerte-kar sygdomme
- Demens (+ mindst 16 %)
- Tinnitus
- Stress
- Diabetes
- Forureningsbaserede sygdomme (fx. luftvejssygdomme m.m.)

Og i et tætbebyggede områder som Aalborg og Nørresundby, bliver der tale om mange sygdomstilfælde, sygemeldinger og nedsat livskvalitet.

Samfundsøkonomi

At projektet heller ikke samfundsøkonomisk kan vise nogen form for positiv 'business case', hvis man sørger for at indregne samtlige elementer, gør da bare tingene endnu værre.

Hvorfor tror man, at en motorvej vil udbygge væksten i den nordlige del af regionen/landsdelen, når fx. Hirtshalsmotorvejen netop ingen effekt har haft, tværtimod faktisk den modsatte effekt. Alt peger mod en urbanisering, og går fuldstændigt imod etableringen af en Egholmmotorvej, så tæt på en storby, der forventes at fortsætte med at vokse.

Desuden er alle de afledte forhold som bl.a. øgede sygdomstilfælde, behov for rensning af drikkevand, forureningsrisici ifm. affaldsdeponier i området, tab af natur, tab af dyrearter m.m. ikke medtaget i regnestykkerne.

Ønsker I virkelig gå over i historien, som den myndighed, de embedsmænd og de politikere, der ikke åbnede ørerne for saglige og forskningsbaserede argumenter?

Lad ikke forældede 'håndslag' og aftaler stå i vejen for sund fornuft og reelle bedre alternativer.

Jeg håber af hjertet - og krydser fingre for - at fornuften kommer til at sejre!

En plan, der er mere end 50 år gammel, da Aalborg så sådan her ud (gamle luftfotos sammensat til billede):



Har man tænkt sig at føre ud i livet i et tætbebygget Aalborg med ca. 30 % flere indbyggere, der så således ud for 1 1/2 år siden (2022-06):

Beklager, de håndtegnede linjer, men jeg kunne ikke finde relevante billeder til ovenstående sammenligning. Dog er der ingen tvivl om, at motorvejsstrækningen i fald den gennemføres, kommer til at ligge klods op ad en masse boliger både i oplandet, i Aalborg og i Nørresundby - og endda lige op ad en helt nyopført børnehave i Sofiendal Enge i Aalborg Syd.

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by af Danmarks fire største byer, jf. tal fra Miljøministeriet. Ved at indkapsle de nære byområder i støj fra både øst og vest fordobles støjkilderne og effekten af støjgenerne. Klods op ad byen.

Nedenfor det nuværende støjbillede fra Miljøministeriet, som allerede ser helt vanvittigt ud:



Vil du/I stå inde for at etablere en ny streg? Det håber jeg virkelig ikke.

Intet af ovenstående kan vi byde de kommende generationer!

Planerne må og skal ikke føres ud i livet.

Med venlig hilsen

Gitte Melfh

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Møller Thomsen (henrida.kirk@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:49

Til Trafikministeriet

Jeg vil hermed gerne gøre indsigelse mod det for øjeblikket største spild af offentlige midler i landet. Det er ikke ordentligt belyst, hvad der gør det projekt bedre end en østlig løsning, tværtimod har adskillige belyst at det ikke løser trafikproblemerne i Aalborg. Til gengæld ødelægges grundvandsområder, opholdssteder for bilag 4 arter samtidig med at mange tusinde borgere udsættes for unødigt trafikstøj.

Jeg vil endvidere gøre indsigelse mod, at vejdirektoratets hjemmeside i skrivende stund 4 timer før høringsfristen ikke længere fungerer. Selve høringen bør dermed forlænges.

Andre har fint belyst problemer med overholdelse af EU lovgivning og tvivlsom proces.

venlig hilsen
Henrik Møller Thomsen
Hjortevej 41
9200 Aalborg SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pernille Fjeldgaard (pernille@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:46
Bilag: Indsigelse-transportministeriet-fravalg.pdf;

Find her vedhæftet indsigelse ang. motorvej i Egholm linien.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

Mou, Storvorde 11/01-2024

Sendt til Transportministeriet på mail
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Indsigelse mod motorvej over Egholm

Via sit medlemskab i EU er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder Flagermus, Lysbuget Knortegås, Odder og Strandtudse. Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvintrerer eller vandrer.

<https://mst.dk/borger/natur-og-fritid/natur-og-biodiversitet/naturplejeguiden/naturplejeguiden-platformen/bilag-iv-arter>

Denne Habitatsbekendtgørelse mener Vejdirektoratet kan fraviges, da Egholmforbindelsen ses som samfundsmæssig nødvendig, og at alternativer er undersøgt. På den måde mener man, at kunne se smutte udenom sine forpligtelser i forhold til naturen og EU.

Men sandheden er en anden, for der er fejl i Miljøkonsekvensrapporten om alternativer.

Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen.

Den er beskriver en række tidligere belyste alternativer, der alle er fravalgt.

Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger.

Vejdirektoratet glemmer dog at oplyse, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand.

EU-lovgivningen var nemlig slet ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet.

I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a.

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er HELLER IKKE implementeret.

De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter det rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er IKKE blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen.

Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde.

Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af, om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle.

Dette udgør en væsentlig og graverende fejl.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Bak Pedersen (henrik.bak.pedersen@gmail.com)
Titel: Vedr. høring af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:37
Bilag: Høringssvar til 3 limfjord.pdf;

Til Trafikministeriet

Hermed fremsendes høringssvar på 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Henrik Flyvholm Bak
Lindskovvej 50, 9000 Aalborg
E-mail: henrik.bak.pedersen@gmail.com

Høringssvar til 3. Limfjordsforbindelse

Alternativ til motorvej – både for klimaet og naboernes skyld

Dette høringssvar er sendt under forudsætning af, at det er for sent at bremse beslutningen om at forbindelsen placeres vest for Aalborg, og de medfølgende skadelige virkninger det vil have lokalt på bysamfund, drikkevand, natur, Limfjorden og klimaet. Høringssvaret omfatter derfor alene et alternativ til motorvej, der vil reducere de skadelige påvirkninger ved en vestlig forbindelse.

I VVM-analysen og anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse er der lagt op til, at den eneste løsning for etablering af en 3. forbindelse, er en motorvej. I den forbindelse savner jeg, at alternative løsninger til en motorvej er blevet undersøgt både for klimaets skyld ifm. anlæg og drift, men også for naboernes skyld ift. reducere af støj.

Klimaet

Et af de store spørgsmål, der gør sig gældende, er ikke kun møntet på den 3. Limfjordsforbindelse alene, men mere en helhedsvurdering af de projekter, der ligger både inden og uden for Infrastrukturplan 2035. Her tænkes der på, hvordan Paris aftalen påtænkes overholdt ifm. anlægningen af 3. Limfjordsforbindelse samtidig med alle de andre større anlægsarbejder, der er i gang eller påtænkes igangsat - bl.a. på Fehmern, M5 (metro), Kalundborgmotorvejen, udvidelse af E45 og E20, Østlig Ringvej i København, Marselisborgtunnelen, Ny jernbane over Fyn, elektrificerings- og hastighedsopgradering er jernbanenettet?

Med så mange projekter der sættes i gang mere eller mindre på én gang, synes jeg det synes svært at se, at vi fra dansk side kan overholde Paris aftalen.

Jeg ser dog en meget åbenlys måde, hvorpå klimaaftrykket kan mindskes markant under anlægsfasen. Forbindelsen kan udføres som en 4 sporet motortrafikvej, da en motortrafikvej kan anlægges med et væsentligt smallere tracé.

Ifølge Vejregelhåndbog *Tværsprofiler i åbent land*, februar 2021, så kan en motortrafikvej anlægges med belagt areal på ca. 17 m og en kronebredde på ca. 20 m, hvor en motorvej skal have ca. 24 m belagt areal og en kronebredde på ca. 29 m. Bare alene dette vil kunne give en reduktion på selve strækningen på asfaltarbejder, jordforbedring, til- og frakørsel af jord mv. på 25-30 %. Derudover kan tilslutningsanlæg mv. udføres med kortere ramper og skarpere kurver, kortere spænd mv.

Denne alternative løsning kan stadig udføres med tilslutningsanlæg, således det i teoretisk forstand ikke går synderligt udover trafikkapaciteten på strækningen, således den angivne ÅDT i trafikmodellen kan afvikles, jf. Vejregelhåndbogen *Kapacitet og serviceniveau*, oktober 2019. Der vil dog være en hastighedsforringende faktor, idet hastigheden antages at gå fra 130/110 til 100/90 km/t. Det vil dog kun medføre en forlænget transporttid på ca. 1-2 min. på hele strækningen.

Støjreduktion

Hastighed er en af de faktorer, der i stor grad vil influere på støjniveauet fra den nye forbindelse. Vælges en løsning med motortrafikvej i stedet for motorvej, vil hastigheden blive reduceret fra 130/110 km/t til 100/90 km/t. Dette vil i runde tal formentlig give en støjreduktion på 2-5 dB. Dette synes ikke af meget, men en ændring på bare 3 dB er jo en halvering af lydniveauet.

En anden måde, der i praksis kan tænkes støjreduktion ind på i planlægningsfasen af projektet, er ved at der allerede i anlægsloven stilles krav til, at projektet etableres med hastighedsnedsænkning i nattetimerne og gerne i weekenderne også. Hastigheden i de bynære områder vil sagtens kunne nedsættes til 70 km/t,

uden det medfører væsentlige trafikgener for trafikanterne. For at sikre at denne form for dynamiske hastighedsgrænser bliver overholdt, bør anlægget etableres med strækningsfartmåling f.eks. mellem skilteportaler eller lignende.

Sættes hastigheden ned til 70 km/t i perioder, vil det for en motortrafikvejs løsning i runde tal betyde en reduktion på 2-4 dB, mens det på en motorvejsløsning vil betyde en reduktion på helt op mod 7 dB, hvilket er mærkbart for de bynære områder.

Opsummering

Jeg synes derfor, at det bør indføres som note til anlægsloven, at det ifm. projektopstart skal belyses, hvor stor en reduktion på klimabelastning, der vil være ved at gå fra en motorvej til en motortrafikvej – og at denne viden skal bidrage til en vurdering af, om projektet set som en del af en helhedsvurdering af dansk infrastruktur kan være med til at overholde Parisaftalen.

Herudover bør det i anlægsloven også indføres, at der skal arbejdes på løsninger for dynamiske hastighedsgrænser henover døgnet og ugen for at imødekomme støj, og at disse bør være underlagt fartkontrol.

Med venlig hilsen

Henrik Flyvholm Bak
Lindskovvej 50, 9000 Aalborg
e-mail: henrik.bak.pedersen@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Lambertsen (jolanmygaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 20:37

Høringssvar vedrørende Egholm Motorvejen.

Undertegnede har følgende bemærkninger til projektet.

Set i lyset af ,at Co2 udledningen skal begrænses generelt, er det forkert at gennemføre et projekt, der vil føre til mere trafik.

Råstofforbruget er meget større end ved en østløsning.. Da råstof ressourserne allerede er ved at være knappe, bør det også indgå i de beslutninger der skal tages.

Det er forkert at ødelægge natur, når det kan undgås. Tiden idag er en anden end dengang projekteringen startede. Det er forkert at gennemføre et projekt, der er startet, i en tid hvor der ikke var focus på natur, Co2 udledning og støj.

John S Lambertsen
Nr. Øksevej 125
9460 Brovst

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rasmus Krogh (rasmuskrogh1428@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:32
Bilag: Høringssvar vedr. anlægsloven for Egholm motorvejen.docx;

Til hvem det måtte vedrøre.

Til hvem det måtte vedrøre

Hermed fremsendes høringssvar for anlægsloven vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Alle i Aalborg og Nordjylland anerkender, at der er behov for mere kapacitet på vejnettet over Limfjorden. Trængselsproblemerne ved tunellen i myldretid er tydelige og en gene for mange borgere. For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst både nord og syd for fjorden i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdsplader. Men beslutning om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer. Det er virkelig svært at forstå - sådan helt objektivt set.

Udfordringerne ved den vestlige linjeføring er mange, hvoraf de fleste direkte fremgår af Vejdirektoratets analyser:

- Den løser ikke trængselsudfordringen ved tunnelen på sigt, her vil stadig være kø om få år
- Den er samfundsøkonomisk dårligt rentabel
- Den giver skadelig støj i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby og alle vestvendte bakker i byen
- Den anlægges igennem store giftige asbestdeponier med stor fare for spredning
- Den anlægges igennem to af Aalborgs vigtigste drikkevandsområder
- Den ødelægger beskyttet natur og levesteder for beskyttede arter

Vi vil med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnelen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdæmpning, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Med venlig hilsen

Signe og Rasmus Krogh

Nørholm Villavej 9
9240 Nibe
50402564

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ditte Jensen (ditte-jensen@outlook.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:32

Hej

Dette er mit høringssvar i forbindelse med anlægsloven og en motorvej over Egholm i Aalborg. Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Her er blot 3:

1. KLIMA

Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid.

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. **Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.**

2. PROBLEMER MED TRAFIK BLIVER IKKE LØST MED EN MOTORVEJ OVER EGHOLM

En motorvej over Egholm vil ikke aflaste eksisterende forbindelser særligt meget. Den aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Den forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 %.

Det er en dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning.

Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries, det kommende supersygehus. Mange pendler til de steder, så **det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er.**

I VVM'en burde indgå en sammenligning med det **væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør**, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd. Og omvendt i en periode om eftermiddagen.

Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

3. DRIKKEVAND

Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. **Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg.** Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte.

Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område.

Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at **"Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene."** Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Venlig hilsen Ditte Jensen, Dannebrogsgade 61, 3 th, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Conny Jensen (jensenconny@hotmail.com)
Titel: Fw: Re:
Sendt: 11-01-2024 20:31

Motorvej over Egholm

Sent from

Jeg vil gerne komme med mine argumenter for hvorfor denne forbindelse ikke bør laves.

Aalborg er en by, som er meget mærket af fortiden, nemlig Eternitproduktionen. Eternit er et produkt, som er en blanding af cement og asbestfibre, hvilket bevirker at såvel produktet som affaldet ved produktionen er meget skadeligt for bl.a. mennesker, idet asbestfibrene er kræftfremkaldende, når de kommer ind i dyrs organismer. Der har været utrolige mængder af affald fra produktionen af eternit tagplader, og også gamle udtjente tagplader! Man har nok ikke i samtiden hele tiden været opmærksomme på asbest og asbestaffalds farlighed og, hvilket har medvirkende til at det er blevet deponeret/ efterladt alle mulige steder, hvor der har været et hul efter råstofgravning og en naturlig havbugt, som ikke havde nogen "værdi".

Der hvor vejen over Limfjorden er foreslået, skal der graves ud til en sænketunnel. Når man skal igang med dette arbejde, vil man skulle grave igennem et gammelt deponi af asbest. Gravearbejdet skal altså foregå i havet, og man kan ikke grave i gamle depoter med vand i uden at der spildes materiale - altså en blanding af sediment og eternitaffald, som plumres op i Limfjordsvandet - hvilket vil medføre en spredning af asbestpartikler af alle mulige størrelser (jo mindre jo farligere) i vandet i Limfjorden! Vandet i det nye friluftsbad kommer fra vand fra Limfjorden og der bades i Limfjorden, bl.a. i havnebadet og ved Isbjørnen og af børn alle mulige steder langs Limfjorden.

Der er også gamle asbest depoter flere steder langs vejføringen, hvor man også skal grave i gamle asbestdepoter. Dette vil nok medføre at man bliver nødt til at fjerne noget af depotet og deponere det andetsteds - denne transport vil nok også være problematisk - hvordan fragter man sådan materiale uden at der spildes noget i form af støv (asbest).

Aalborg kommune har nogle ferskvandsdepoter, som er blevet etableret, så man fremover kan få tilstrækkeligt rent drikkevand. Vi har tradition for at vi i Danmark forsyner borgerne med rent drikkevand i et rørsystem til alle husstande. Husstandene bruger vandet både som drikkevand og til alt mulig andet i husholdningen. Aalborg har bevidst etableret områder i Drastrup og i Nørresundby hvor regnvandet synker ned i jorden og bliver pumpet op og ud i vandrørene fuldstændig ubehandlet. Dette kan lade sig gøre fordi de to områder har fået begrænset deres anvendelser, idet der i Drastrup ikke er landbrug med dyrehold for at vandet kan forblive af god drikkevandskvalitet.

Den nye Limfjordsforbindelse skal køre lige gennem disse 2 vandindvindings områder med risiko for at vandet bliver forurennet med alt hvad en vej med alskens trafik medfører.

Det der kan ødelægge disse depoter er brændstof til biler og maskiner og dækafslid både i anlægsfasen og senere i driftsfasen. Hvis der sker uheld med entreprenør maskiner i anlægsfasen, så der løber 100 liter dieselolie ud i disse områder, så vil det ødelægge vanddepotet.

Efter anlæggelsen vil der køre mange tankbiler, som kan forulykke og lække større eller mindre portioner olie/kemikalier.

I den linie, som Egholm forbindelsen krydser fjorden, lever der flere dyrearter, som kræver beskyttelse - vel at mærke, at man ikke bare kan flytte dem! Dette skulle jo i princippet forhindre forbindelsen alene! Det ser ikke ud til at myndighederne er parate til at respektere denne beskyttelse! Jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, at en dansk myndighed kan negligere en sådan overstatslig vedtagelse! Det drejer sig om Strandtudsen og Odderen, som jo er ret så bofaste.

Når forbindelsen kommer i land nordenfjords, så har DSB lavet et jernbanespor til lufthavnen - sporvejen er forberedt til at klare belastningen, idet den har været belastet med en sandbelægning, som skulle forhindre fremtidige sætninger. Vejforbindelsen er ført over banen på en bro, og netop på dette sted skal vejen så føres ovenover det hele i 12 meters højde. Man kunne måske have forestillet sig en lidt mindre voldsom sammenfletning, hvis tingene havde været planlagt sammen. Biltrafikken i 12 meters højde vil have helt enestående muligheder for at få støjen spredt! Når man så samtidig ved, at toget har ca. 1,6 passagerne med pr. Gang, så tager man sig til hovedet og skriger!!! Der er masser af parkerings plads ved lufthavnen og alle busser kører ind forbi. Hovsa det kunne se ud som om den ene ikke ved, hvad den anden har gang i!

Et tredje rør på den nuværende Limfjordsforbindelse vil være langt at foretrække, eller måske endda 2 rør med 2 kørebaner i hver, det ville give noget fleksibilitet. Den nuværende med 3 kørebaner i hvert rør er jo en hel forfejlet planlægning, idet man lukker et rør så snart der skal laves reparationer, så er der 3 baner tilbage, i praksis vel højst 2 spor!

En forøgelse af den nuværende forbindelses kapacitet, vil også passe med at byudviklingen i Ålborgområdet bevæger sig østpå - det nye supersygehus er placeret der ude østpå, østhavnen ligger der allerede, vindmølleindustrien er også flyttet derud fra pladsen på det gamle Norden-område. Det er vel ikke hel misforstået, at det er i den retning udviklingen sker.

Hvis man koncentrerer vejkapaciteten vil man kunne ofre noget mere på støjafskærmningen, som ikke er i top på den gamle forbindelse, det vil være godt for den del af byens befolkning, som indtil nu har haft problemet med vejstøjen.

Med venlig hilsen
Conny Jensen
Ørstedesvej 33
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: christian hansen (christiankarlsenhansen@gmail.com)
Titel: Høringssvar_Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:30

Min søn siger det rent ud. Der skal ikke være en bro over øen der smadrer naturen og dyrene. Han er 6 år gammel, men har indsigt.

Der synes at være tunge beviser for, at denne forbindelse er en dårlig investering. Både for naturen, mennesker og fremtidens bylandskab.

Lav rentabilitet og et stort klimaaftryk

Støjgener på alle sider i en stor radius

Asbest i linjeføringen

Fare for at true grundvandsreservoirs i Aalborg

Lav nytteværdi, især når den står færdig. Kun ringe aflastning af den primære bytrafik, som særligt er at finde mod øst

Dette er ikke er veldokumenteret høringssvar, men det tager afsæt i alle de beviser og undersøgelser der er foretaget af saglige ildsjæle igennem flere år. Herunder Geohav, Jurister, biologer m.v.

Tænk på fremtiden, naturen og de kommende generationer.

På forhånd tak

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar lov om 3. limfjordsforbindelse - indsigelse mod trafikafvikling
Sendt: 11-01-2024 20:30

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

Etablering af en motorvej vest om Aalborg vil ikke løse de trafikmæssige trængselsproblemer

- I den opdaterede VVM redegørelse af december 2023 forudsiger vejdirektoratet at trafikfordelingen i 2035, mellem den påtænkte vestlige forbindelse over Egholm, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen er en hverdagsdøgntrafik 36.300 biler i Vestforbindelsen, 32.600 biler over Limfjordsbroen og 80.800 biler gennem den eksisterende østlige tunnel. Samtidig regner Vejdirektoratet med en årlig øgning af trafikmængden på 2.1%.

Trafikbelastningen i Limfjordstunnelen var i 2022/23 er en hverdagsdøgntrafik på ca. 87.200 biler.

Den vestlige forbindelse vil altså kun give en aflastning på ca. 6.400 biler i døgnet, hvilket svarer til ca. 4. års trafikudvikling

- Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnspanvej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.
- En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen " Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden", december 2022.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Johansson (jgj2210@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Supplerende høring fim. Miljøkonsekvensvurdering 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:28

Jeg henstiller at overstående miljøkonsekvensvurdering underkendes og planen om den 3 Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Denne motorvej vil medføre at mange flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastsatte grænseværdi på 58db og langt flere vil opleve støjgener, der overstiger WHO's grænse på 53 db. Dette vil påvirke disse borgers sundhed negativt.

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

Der vil ske store naturødelæggelser i Østerådal, som næppe kan erstattes af en anden natur. VVM konkluderer, at der IKKE findes afværgeforanstaltninger for odderne, som er betegnet som sjælden dyreart ift EU habitatdirektiv.

Og der er jo en alternativ løstlig løsning, så der er IKKE grundlag til at fravige EU habitatdirektivet.

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Vi har måske Danmarks reneste vandindvinding ved Drastrup, og så vil man pludselig ødelægge dette med en motorvej. Vejdirektoratet har ikke forholdt sig til, at motorvejen også vil forurene oplaget, som på grund af de mangeårige restriktioner er rent og derfor har højere miljømål. Der må slet ikke laves terrænændring jvf. de restriktioner der er der nu.

Hvis man ser på alle tiltag og krumspring, nogle direkte pinlige, så giver det et billede af, at alle midler tages i brug for at tvinge upopulært, klimaskadeligt og økonomisk meget uforsvarligt projekt igennem.

I burde skamme jer.

MVH
Jens Johansson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Else Marie Tolbøll (elsemarietolboell@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-01-2024 20:24

Høringssvar ang anlægsloven til 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg har læst (noget) af den nye miljøkonsekvens-rapport og sender hermed min kritik af, at hørings perioden er så kort, at almindelige mennesker med et almindeligt arbejde ikke har chance for at komme igennem alle siderne. Det hører ingen steder hjemme.

Det er et projekt med så mange kritisable problemstillinger, at der nødvendigvis må være en længere høringsperiode.

Miljøstyrelsen har også bedt om en længere høringsfrist, hvilket ifølge aktindsigt er blevet afvist. Dette er STÆRKKT kritisabelt og jeg forstår ikke at de politiske ansvarlige vil være det bekendt.

Jeg vil opfordre til, at hele projektet trækkes tilbage og at der gennemføres en ny VVM-redegørelse for de alternativer, der er til Egholmforbindelsen.

Det er et østligt tunnelrør parallelt med den eksisterende tunnel på E45. Det vil være en mere fleksible, billigere og bedre løsning i forhold til trængselsafvikling. Og det vil ikke have en ødelæggende påvirkning på natur og rekreative områder.

Der har også været omtale af en city-tunnel, som jeg mener fortjener en opmærksom undersøgelse.

Af andre kritik-punkter vil jeg nævne:

STØJ: At vedtage at anlægge en motorvej vest for en storby i 2024 er virkelig en fejltagelse. Det blæser fra vest 63 % af tiden og vinden vil transportere støjen fra motorvejen ind over storbyen.

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by, hvor 67 % af i indbyggerne er plagede af støj.

Støj er sundhedsfarligt og kan medføre hjerte-kar-sygdomme, stress og for højt blodtryk.

Hvad er den samfundsmæssige udgift til disse lidelser?

De figurerer ikke på nogle udregninger.

Er det i orden?

Ifølge rapporten er underlaget for støjudbredelsen beregnet som "en blød akustisk overflade".

Vand er en hård akustisk overflade og jeg synes det er stærkt kritisabelt at det ikke fremgår af støjkortene at støj bevæger sig meget lettere over vand. Vindens indflydelse er heller ikke medregnet.

Desuden synes jeg, det er ærgerligt og kritisabel, at Danmark ikke anerkender WHO's grænse for sundhedsskadelig støj på 53 dB, men fortsætter med at bruge sin egen grænse på 58 dB.

Jeg synes det er fint, at der etableres støjskærme langs E45, så denne motorvej kan blive støjdæmpet, - dette projekt kan sagtens gennemføres til stor gavn for beboerne langs E45 uden at anlægge en Egholmmotorvej.

Men at man så i rapporten trækker den mindre støjbelastning af beboerne langs E45 fra i den samlede støjregning for Egholmmotorvejen, mener jeg er stærkt kritisabelt. Ca 26000 nye borgere i det vestlige Aalborg vil blive generet af støjgener fra Egholmmotorvejen.

NATURA 2000:

I rapporten er der fejl i begyndelsen, hvor det anføres at: det nærmeste Natura 2000 område ligger 900 meter ØST for undersøgelseskorridoren.

Det er ikke korrekt. Natura-2000 området ligger VEST for undersøgelseskorridoren.

At anlægge en motorvej gennem rekreative områder - hvor der lever bestyrte dyr - herunder bl.a. Odder, flagermus, knortegæs. - er heldigvis forbudt i følge EU's habitatsdirektiv. Dette forbud SKAL respekteres, da der findes alternativer, der oven i købet løser trængselsproblemerne bedre, end den undersøgte linieføring over Egholm.

Verden befinder sig i en biodiversitetskrise og en klima-krise, og det er uacceptabelt at fortsætte projekter, der

har en så skadelig indvirkning, som Egholmforbindelsen har, på begge disse store udfordringer.

Egholmforbindelsen vil også medføre stærkt forringet adgang til rekreative områder både nord for fjorden, på Egholm og syd for fjorden. Jeg savner at man kan beregne den samfundsmæssige udgift hertil. Det kan næppe gøres op i penge, men mange mennesker i Aalborg mister adgangen til deres bynære rekreative natur.

DRIKKEVAND:

1/3 af Aalborgs drikkevand udsættes allerede i anlægsfasen af risiko for forurening. Jeg mener ikke, det er prisen værd at ødelægge storbyens drikkevands-reserver for at få en vestforbindelse, der ikke løser de trafikale udfordringer optimalt.

KLIMA:

480.000 tons CO₂ udledes til atmosfæren for at anlægge Egholmforbindelsen. Det er et voldsomt stort tal.

Vi er nødt til at se klimakrisen i øjnene og stoppe med at bygge ny sort infrastruktur.

Der er bedre og mere klimavenlige alternativer.

Med venlig hilsen Else Marie Tolbøll

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Herold (jherold@stofanet.dk)
Titel: Fwd: Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 20:20

Egholms forbindelsen lever ikke helt op til de 17 verdensmål.

At nogle ansvarlige politikere i Danmark ikke tager disse verdensmål alvorligt er ikke ukendt, heller ikke når det gælder Egholms motorvejen.

De konsekvenser Danmark skal leve op til i forbindelse med Egholms forbindelsen må EU-lovgivningen derfor tage sig af.

Det er naivt hvis nogle politikere tror at "greenwashing" kan tilsløre deres forståelse af verdensmålene.

-----:-----

Anlægsloven for Egholm motorvejen er besluttet på grundlag der bygger stort set på de forhold der var dengang vedrørende passage af limfjorden ved Aalborg i 2011

At der siden er kommet et supersygehus, en udbygning af Aalborg Havn, nye universitetsbygninger og en ny bydel i Nr. Sundby øst var ukendte dengang.

En evt. kommende Egholms forbindelse forventes at løse nogle af trængselsproblemerne omkring Aalborg Centrum og øst, men de er slet ikke tilskrækkelig, viser prognoserne.

Summasummarum, hvis en. evt. kommende Egholms forbindelse står klar i begyndelsen af 30erne forventes problemerne med passage af fjorden omkring Aalborg centrum og øst stadigvæk at være uløste.

Har staten en plan B klar for at løse de problemer, når en evt. vestforbindelse står klar?

En Investering på 8-9 mia. som ikke løser de reelle problemer bør skatteyderne ikke acceptere.

Ulla Herold

Skolemestervej 18



Virusfri.www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Caroline Jeppesen (ccmelph@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:10

Nej tak til en bro, der indkapsler os i støj.

Som en 18-årig Aalborgenser er det vores fremtid det går ud over. Aalborg har altid virket som en dejlig by, man kunne blive boende i, men med en bro, der ikke bare ødelægger et af de hyggeligste grønne områder, men også forurener og støjer, og med politikere, der ikke lytter til flertallet, bliver Aalborg meget mindre attraktivt. Det er ærgerligt.

Vi ønsker ikke en ny dyr bro, der totalt indkapsler Aalborg i støj. Forskere fra bl.a. DTU har undersøgt, at støjen betyder, at man ikke engang kan føre en samtale ved bordene udenfor Streetfood. Det påvirker den sociale kultur i byen og vil skræmme folk væk.

Støj betyder også sygdomme.

Der er stor risiko for at påvirke en meget central drikkevandsressource, der indeholder helt rent kildevand, som Aalborg Kommune har værnet om i 30 år. Med en motorvej skal dette drikkevand i fremtiden renses.

Vi mister naturarealer, skader miljøet og masser af dyrearter. Konsekvenserne er alt for store ift. fordelene.

En mere end 50 år gammel plan har ikke fulgt med tiden. Aalborg er vokset siden da. Utroligt mange bliver voldsomt påvirket af en 3. Limfjordsforbindelse.

Det er tydeligt, hvordan der ikke bliver tænkt på det, som er bedst for byens fremtid og vores alles fremtid.

Men jeg håber, at jeg tager fejl. Jeg håber, at I vil lytte på befolkningen, på ungdommen, der gerne fortsat vil nyde at bo i smukke Aalborg.

Stop den 3. Limfjordsforbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Christian Hjorth (jens_c_hjorth@hotmail.com)
Titel: Vigtig Indsigelse Mod Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Bevar Vores Naturarv
Sendt: 11-01-2024 20:09

Hej,

Jeg skriver dette høringssvar for at udtrykke min dybtfølte bekymring og modstand mod planerne om at etablere den 3. Limfjordsforbindelse over øen Egholm. Jeg vil gerne præsentere mine argumenter for, hvorfor dette projekt bør revurderes, både af hensyn til miljøet og den lokale kulturarv.

For det første er Egholm et værdifuldt naturområde, rigt på dyre- og fugleliv. Dette område er hjemsted for en mangfoldighed af arter, hvoraf mange er af stor økologisk betydning. Implementeringen af en stor infrastruktur som en vejforbindelse vil utvivlsomt forstyrre disse følsomme habitater og true den biologiske mangfoldighed, der findes her.

For det andet er Egholm et sted, hvor den lokale befolkning og besøgende har fornøjelsen af at observere oddere og sæler, der svømmer frit i deres naturlige miljø. At ro i disse vande giver en unik mulighed for at forbinde sig med naturen, en oplevelse som vil blive betydeligt forringet af den forøgede trafik og forurening, der følger med en vejforbindelse.

For det tredje bør det anerkendes, at Egholm er et enestående jagtområde, der har dannet rammen om uvurderlige minder for mig og mine kammerater under vores pramjagter. Disse traditioner og oplevelser er uvurderlige og afspejler en kulturel arv, som bør beskyttes.

Endelig vil opførelsen af en vejforbindelse over Egholm resultere i ødelæggelsen af en naturperle tæt på Aalborg. Det vil ikke blot berøre den umiddelbare natur og dyreliv, men også forringe områdets skønhed og tilgængelighed for fremtidige generationer.

I lyset af disse betragtninger anmoder jeg indtrængende om, at Transportministeriet revurderer planerne om at etablere den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Det er vigtigt, at vi både beskytter vores naturlige miljø og værner om de kulturelle og rekreative værdier, som Egholm repræsenterer.

Med venlig hilsen,

Jens Christian Hjorth
40 52 08 10

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: henrik (arentoft_flyonly@yahoo.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. INDSIGELSE
Sendt: 11-01-2024 20:05

Indsigelse mod motorvej over Egholm, d. 3. limfjordsforbindelse

Jeg tillader mig som borger i et berørt område, Holbergkvarteret i Hasseris, at komme med følgende indsigelse.

1: Det er let at se hvad fremsynede byplanlæggere gør:

En hurtig søgning på nettet kan vise eksempler på motorveje i byområder, hvor hele motorveje nedlægges og gøres til grønne områder, til gavn for byudvikling, og almen tilfredshed hos borgere. Et godt eksempel på fortidens trafikale synder er den centrale hovedvej ind til Odense centrum, hvor man i sin tid, efter inspiration fra amerikansk byplanlægning, lagde en 4 sporet vej direkte ind gennem centrum af byen. Problemet blev, at den gamle bydel var helt skilt fra gågaden og resten af byen. Det er nu heldigvis ændret, vejen blev fra den ene dag til den anden lukket!

2: Støj:

Den planlagte motorvej vil for skønnet 26.000 borgere betyde sundhedsskadelig støj fra vejen, og dette vil give øgede afledte udgifter til medicinsk behandling af støjplagede borgere. Ifølge WHO er helbredseffekterne: Forhøjet blodtryk og øget risiko for hjertesygdomme, hovedpine, søvnbesvær, hormonelle forstyrrelser og stres. Dette betyder sygemeldinger, der vil betyde tab for arbejdsgivere. De samme arbejdsgivere, som kommunen gerne vil sikre højt uddannet arbejdskraft, kan ikke tiltrække denne arbejdskraft, idet der ikke kan tilbydes attraktive boliger i naturskønne og fredelige omgivelser.

3: Manglende udvikling af byen:

Med en vestforbindelse bremses den byudvikling, der allerede er i gang i Hasseris Enge helt ud til City Syd og nybyggerier langs Nørholmsvej. Der bygges utroligt nok stadig ret tæt på motorvejen, aktuelt boliger ved Svenstrup. Med økonomisk risiko for køberne til følge.

4: Faldende ejendomsvurderinger:

Det er ikke svært at forestille sig den økonomiske betydning af støj fra motorvejen. I 3 gange beliggenhed, fjernsynsprogrammet, er et af de fire kardinalønsker hos boligkøbere, sikre skoleveje, igen trafikstøj. På den samme vej vil prisen variere med en million alt efter hvor tæt man er på en forbigående vej. Og indendørs attraktive boliger bliver svære at sælge, hvis de er udsat for støj.

Støj er en væsentlig parameter når man søger bolig oplysninger på boliga.

Kommunen må tage et tab når vurderingerne falder.

5: Pris på vejen:

Hvornår har man sidst set et offentligt byggeprojekt, der ikke har overskredet budgettet og i ø tidsrammen for byggeriet. Vejen skal føres gennem engarealer, med højtstående grundvand, og skal derfor bygges på en slags dæmning. Det øger udgifter og de stakkels naboer skal se på mange meter høje støjværn.

6: Grøn omstilling: Det er virkeligt grotesk, at man i et år hvor KLIMAFORANDRINGER slår alle rekorder, ikke kan se hvor tåbeligt flere nye veje er. Jeg kan slet ikke se, at man for at tilgodese et erhvervsliv i Vensyssel, vil ødelægge et så stort boligområde. Aalborg vil blive kendt som stedet hvor man ødelagde en ø og en hel by i tilgift. Det har været beskæmmende i en fjernsynsudsendelse, at høre en virksomhedsejer påstå, at firmaet ikke kunne køre deres særtransporter gennem tunellen, fordi man insisterer på at køre i morgen myldretiden. Kl 10 om formiddagen kører man direkte gennem tunellen sydgående uden problemer af nogen art. Og det pågældende produkt er ikke noget der ligefrem masseproduceres.

Jeg takker for tiden og vil slutteligt sige, at jeg mener denne vej er en katastrofe for Aalborg. Tænk istedet på at udvikle Aalborg med villakvarterer ud mod vest i engene og på sigt helt ud til Nibe. Der kunne etableres stikveje ned mod fjorden, hvor man ved vandet kunne etablere strandområder, med bademuligheder og en promenade helt inde fra midtbyen. Det kunne sikkert tiltrække kloge folk og betalende turister.

Med venlig hilsen
Henrik Arentoft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jette Højstrup (jettehoejstrup@gmail.com)
Titel: Fwd:
Sendt: 11-01-2024 19:47

Jeg vil gerne komme med mine argumenter for hvorfor denne forbindelse ikke bør laves. Aalborg er en by, som er meget mærket af fortiden, nemlig Eternitproduktionen. Eternit er et produkt, som er en blanding af cement og asbestfibre, hvilket bevirker at såvel produktet som affaldet ved produktionen er meget skadeligt for bl.a. mennesker, idet asbestfibrene er kræftfremkaldende, når de kommer ind i dyrs organismer. Der har været utrolige mængder af affald fra produktionen af eternit tagplader, og også gamle udtjente tagplader! Man har nok ikke i samtiden hele tiden været opmærksomme på asbest og asbestaffalds farlighed og, hvilket har medvirkende til at det er blevet deponeret/ efterladt alle mulige steder, hvor der har været et hul efter råstofgravning og en naturlig havbugt, som ikke havde nogen "værdi". Der hvor vejen over Limfjorden er foreslået, skal der graves ud til en sænketunnel. Når man skal igang med dette arbejde, vil man skulle grave igennem et gammelt deponi af asbest. Gravearbejdet skal altså foregå i havet, og man kan ikke grave i gamle depoter med vand i uden at der spildes materiale - altså en blanding af sediment og eternitaffald, som plumres op i Limfjordsvandet - hvilket vil medføre en spredning af asbestpartikler af alle mulige størrelser (jo mindre jo farligere) i vandet i Limfjorden! Vandet i det nye friluftsbad kommer fra vand fra Limfjorden og der bades i Limfjorden, bl.a. i havnebadet og ved Isbjørnen og af børn alle mulige steder langs Limfjorden. Der er også gamle asbest depoter flere steder langs vejføringen, hvor man også skal grave i gamle asbestdepoter. Dette vil nok medføre at man bliver nødt til at fjerne noget af depotet og deponere det andetsteds - denne transport vil nok også være problematisk - hvordan fragter man sådan materiale uden at der spildes noget i form af støv (asbest).

Aalborg kommune har nogle ferskvandsdepoter, som er blevet etableret, så man fremover kan få tilstrækkeligt rent drikkevand. Vi har tradition for at vi i Danmark forsyner borgerne med rent drikkevand i et rørsystem til alle husstande. Husstandene bruger vandet både som drikkevand og til alt mulig andet i husholdningen. Aalborg har bevidst etableret områder i Drastrup og i Nørresundby hvor regnvandet synker ned i jorden og bliver pumpet op og ud i vandrørene fuldstændig ubehandlet. Dette kan lade sig gøre fordi de to områder har fået begrænset deres anvendelser, idet der i Drastrup ikke er landbrug med dyrehold for at vandet kan forblive af god drikkevandskvalitet.

Den nye Limfjordsforbindelse skal køre lige gennem disse 2 vandindvindings områder med risiko for at vandet bliver forurennet med alt hvad en vej med alskens trafik medfører.

Det der kan ødelægge disse depoter er brændstof til biler og maskiner og dækafslid både i anlægsfasen og senere i driftsfasen. Hvis der sker uheld med entreprenør maskiner i anlægsfasen, så der løber 100 liter dieselolie ud i disse områder, så vil det ødelægge vanddepotet.

Efter anlæggelsen vil der køre mange tankbiler, som kan forulykke og lække større eller mindre portioner olie/kemikalier.

I den linie, som Egholm forbindelsen krydser fjorden, lever der flere dyrearter, som kræver beskyttelse - vel at mærke, at man ikke bare kan flytte dem! Dette skulle jo i princippet forhindre forbindelsen alene! Det ser ikke ud til at myndighederne er parate til at respektere denne beskyttelse! Jeg kan ikke med min bedste vilje forstå, at en dansk myndighed kan negligere en sådan overstatslig vedtagelse! Det drejer sig om Strandtudsen og Odderen, som jo er ret så

bofaste.

Når forbindelsen kommer i land nordenfjords, så har DSB lavet et jernbanespor til lufthavnen - sporvejen er forberedt til at klare belastningen, idet den har været belastet med en sandbelægning, som skulle forhindre fremtidige sætninger. Vejforbindelsen er ført over banen på en bro, og netop på dette sted skal vejen så føres ovenover det hele i 12 meters højde. Man kunne måske have forestillet sig en lidt mindre voldsom sammenfletning, hvis tingene havde været planlagt sammen. Biltrafikken i 12 meters højde vil have helt enestående muligheder for at få støjen spredt! Når man så samtidig ved, at toget har ca. 1,6 passagerne med pr. Gang, så tager man sig til hovedet og skriger!!! Der er masser af parkerings plads ved lufthavnen og alle busser kører ind forbi.

Hovsa det kunne se ud som om den ene ikke ved, hvad den anden har gang i!

Et tredje rør på den nuværende Limfjordsforbindelse vil være langt at foretrække, eller måske endda 2 rør med 2 kørebaner i hver, det ville give noget fleksibilitet. Den nuværende med 3 kørebaner i hvert rør er jo en hel forfejlet planlægning, idet man lukker et rør så snart der skal laves reparationer, så er der 3 baner tilbage, i praksis vel højst 2 spor!

En forøgelse af den nuværende forbindelses kapacitet, vil også passe med at byudviklingen i Ålborgområdet bevæger sig østpå - det nye supersygehus er placeret der ude østpå, østhavnen ligger der allerede, vindmølleindustrien er også flyttet derud fra pladsen på det gamle Norden-område. Det er vel ikke hel misforstået, at det er i den retning udviklingen sker.

Hvis man koncentrerer vejkapaciteten vil man kunne ofre noget mere på støjafskærmningen, som ikke er i top på den gamle forbindelse, det vil være godt for den del af byens befolkning, som indtil nu har haft problemet med vejstøjen.

Med venlig hilsen

Jette Højstrup

Lindskovvej 45

9000. Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: José Mato Sanz (matosanzj@gmail.com)
Titel: Høringen for Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 19:37

Om Egholm Motorvej project

Den globale hastende situation, vi oplever, kræver øjeblikkelig reaktion for at undgå yderligere katastrofale konsekvenser. Internationale aftaler, såsom Paris-aftalerne og EU's naturgenopretningslov, blev ratificeret for at overvinde krisen internationalt. Disse aftaler omfatter som hovedaktioner den enkelte nations kompromis om at reducere drivhusgasemissioner og genvinding af en betydelig procentdel af vilde naturområder.

Projektet af Egholm Motorvej repræsenterer et tilbageskridt på begge områder:

- Drivhuseffekt gasser

Paris-aftalerne: Der er et kompromis om at reducere udledningen af drivhusgasser med 50 % inden 2030.

Udvikling af infrastrukturen til privatbilbrug som primært transportmiddel vil resultere i mere individualiseret og mindre bæredygtig transport. I stedet vil investering i offentlige og kollektive transportmidler resultere i et mindre CO₂-fodaftryk og en jævnere bytrafik. Kun på den måde kommer Danmark tæt på målet

- Biodiversitet

EU's naturgenopretningslov: Naturområder skal repræsentere mindst 30 % af landets samlede overflade inden 2030.

Danmark har allerede en alt for lille overflade af naturarealer, som nu er 2 %. At skulle øge denne overflade til 30 % i 2030 er allerede en kæmpe udfordring, som vil blive endnu sværere, hvis projekter som dette ødelægger de nuværende naturområder.

Gennemførelsen af dette projekt vil resultere i større investeringer i fremtiden for at kompensere for den skade, det vil gøre på miljøet. At rette den nuværende indsats mod en mere bæredygtig tilgang med de langsigtede mål for øje, sikrer, at Danmark er klar til de kommende forandringer.

Venlig hilsen
José Mato Sanz
Aalborg, 11/01/2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Gør 3. Limfjordsforbindelse til en landevej
Sendt: 11-01-2024 19:31

Kære transportminister

Regeringen er ved at begå en stor fejl ved at vedtage lovforslag om ny motorvej over Limfjorden.

I Aalborg er det før sket at man har argumenteret med et overdrevent behov for at kunne råbe staten op.

Det skete med ønsket om letbane i Aalborg, hvor landspolitikerne gennemskuede det og i stedet for blev der indgået en aftale om en billigere bus-løsning - den nu realiserede og populære Plusbus.

3. Limfjordsforbindelse er en lignende problemstilling. Problemet er reelt og staten skal være med til at betale, men hvorfor skal staten betale for motorvej, hvis en landevej kan løse problemerne. Man har undersøgt forskellige placeringer, men man har ikke undersøgt forskellige vejklasser.

Med en ny landevej over Egholm opnår man mindsket sårbarhed, bedre interne forbindelser i Aalborg, mindre støj, mindre vejanlæg, måske billigere løsning med bro i stedet for tunnel, adgang for flere brugergruppen (bus og cykler) og klimasikring af den vestlige del af Aalborg med nye hævet vej som dige.

Vis os at I er bæredygtige og økonomisk ansvarlige. Lad være med at vedtage det nuværende lovforslag. Få lavet en ny VVM, som redegør for forskellige vejklasser på placeringen over Egholm. Den nuværende VVM er meget mangelfuld. I underminerer jeres troværdighed ved at basere jeres beslutninger herpå.

Hastværk er lastværk.

Venlig hilsen

Mette Valentiner Nielsen

Civilingeniør og byplanlægger hos Aalborg Kommune

(Jeg skriver selvfølgelig kun på vegne af mig selv som borger)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 19:13
Bilag: Appel.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes høringssvar vedr. ovennævnte. Appel.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

APPEL

Til Transportministeren Thomas Danielsen!

Jeg sender hermed en appel vedr. Egholmmotorvejen.

Jeg har efterhånden fundet ud af, at ligegyldigt, hvor gode argumenter vi har, så er I politikere totalt ligeglade med borgernes ønsker. 60% af Aalborgs borgere er imod en Egholmmotorvej. I Hasseri Enge, som bliver mest belastet af motorvejen er det 65%, der er imod.

I har desværre ikke andre argumenter end: "Nu er den jo vedtaget" en utrolig tyndbenet forklaring. Vi hører også at Vendsyssel skal udvikle sig, men der er ikke noget til hindrer for det ved udvidelsen af E45, da køretiden gennem tunnelen højst bliver 5-7 minutter længere. Det er meget svært at udvikle området vest for Aalborg, det egner sig ikke til yderligere byudvikling pga. vandindvinding og lavt terræn. Kun et lille område omkring lufthavnen kan få fordel af Egholmmotorvejen.

Så ligegyldig hvor mange penge der kan spares, hvor meget natur der kan skånes, truede dyrearter, der bevarer deres fredede habitat, drikkevand der ikke forurennes, og støj til 26.000 flere borgere i Aalborg er de fleste politikere revnende ligeglade.

Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.

Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I også blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.

Hvis I var jeres ansvar bevidst og I agerede demokratisk ville I undersøge en udvidelse af Limfjordstunnelen eller en City-tunnel.

Som jeg har nævnt er I desværre revnende ligeglade og derfor vil jeg kraftig appellere til jeres samvittighed og varetagelsen af vores og verdens klima. Husk vi i Danmark har skrevet under på at nå klimamålene i 2030 og de 17 Verdensmål. Vores børn og børnebørn skal gerne kunne se frem til en bedre verden, end den vi efterlader dem lige nu, hvor det står rigtig sløjt til.

Motorveje er ikke med til at nå klimamålene.

Tænk I på de katastrofer, der kan komme i kølvandet på så stort et byggeprojekt. Hermed tænker jeg på asbesten, som i forvejen er en belastning for Aalborg, en virkelig sort plet.

Tænk I på vores drikkevand.

Tænk I på støjen, som årligt slår mange mennesker ihjel eller påfører dem alvorlige sygdomme.

Lige nu følger vi spændt med i den miljøkatastrofe, der kan være på vej i Randers. Selvom myndighederne ikke ville lytte.

Lad det ikke gå sådan i Aalborg. Tænk jer om. Det er ikke for sent.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Gør 3. Limfjordsforbindelse til en landevej
Sendt: 11-01-2024 19:05

Kære Transportminister

Regeringen er ved at begå en stor fejl ved at vedtage lovforslag om ny motorvej over Limfjorden.

I Aalborg er det før sket at man har argumenteret med et overdrevent behov for at kunne råbe staten op.

Det skete med ønsket om letbane i Aalborg, hvor landspolitikerne gennemskuede det og i stedet for blev der indgået en aftale om en billigere bus-løsning - den nu realiserede og populære Plusbus.

3. Limfjordsforbindelse er en lignende problemstilling. Problemet er reelt og staten skal være med til at betale, men hvorfor skal staten betale for motorvej, hvis en landevej kan løse problemerne? Man har undersøgt forskellige placeringer, men man har ikke undersøgt forskellige vejklasser.

Med en ny landevej over Egholm opnår man mindsket sårbarhed, bedre interne forbindelser i Aalborg, mindre støj, mindre vejanlæg, måske billigere løsning med bro i stedet for tunnel, adgang for flere brugergruppen (bus og cykler) og klimasikring af den vestlige del af Aalborg med nye hævet vej som dige.

Vis os at I er bæredygtige og økonomisk ansvarlige. Lad være med at vedtage det nuværende lovforslag. Få lavet en ny VVM, som redegør for forskellige vejklasser på placeringen over Egholm. Den nuværende VVM er meget mangelfuld. I underminerer jeres troværdighed ved at basere jeres beslutninger herpå.

Hastværk er lastværk.

Venlig hilsen
Mette Valentiner Nielsen
Civilingeniør og byplanlægger hos Aalborg Kommune
(Jeg skriver selvfølgelig kun på vegne af mig selv som borger)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Plaschke (hanneplaschke@stofanet.dk)
Titel: høringssvar vedrørende anlægslov- VVM 3-limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:00
Bilag: mit høringssvar.docx;

Den demokratiske proces

Jeg er en ganske almindelig borger, pensioneret lærer og medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion. Jeg er rystet over, hvordan den demokratiske proces omkring vedtagelsen af den tredje Limfjordsforbindelse er blevet ført, og har derfor følgende indvending –og advarsel:

I forbindelse med vedtagelsen af Egholm-motorvejsprojektet er jeg meget bekymret over den proces, som førte til, at projektet efter flere års skrinlægning med ét blev fremlagt som et færdigt projekt og den endegyldige løsning på en tredje Limfjordsforbindelse i Aalborg, og nu er blevet en del af Folketingets infrastrukturplan.

En tredje Limfjordsforbindelse bliver fra trafikministeriet nævnt som et projekt af meget stor samfundsmæssig betydning for Region Nordjylland. Men hvorfor den tredje Limfjordsforbindelse absolut SKAL føres vest om byen og over kultur- og naturperlen Egholm, er svært at forstå, hvis man sammenligner med et mere logisk alternativ: Udvidelsen af E45 med ekstra tunnelrør.

Klimamæssigt og miljømæssigt kommer både anlæggelsen og den fremtidige benyttelse af Egholmforbindelsen til at betyde store indgreb i naturområder, som har miljømæssig betydning for byen her og nu og for biodiversiteten på langt sigt. Der er vigtigt grundvand, som vil blive udsat og særlige landskaber med engområder, som bør beskyttes for at pleje biodiversiteten. Der har i årtier været gang i en udvikling af Vestbyen med friluftsbad, rekreative områder, campingplads, kolonihaver, vandrehjem, lystbådehavne, havn osv. Det følger en særlig norm for god byudvikling: at der er en rekreativ bydel som samtidig giver en åbning ud til landskaberne uden for byen. Aalborg kommune har brugt mange ressourcer på denne fine udvikling og har gjort Vestbyen med tæt boligbyggeri til et godt sted at bo, samtidig med at voksne og børn fra hele byen har glæde af de fine faciliteter, roen og den friske luft. For ikke at nævne perlen i det hele: Den lille ø Egholm, som fører byboer langt ud på landet bare med en 5 minutters sejlstur. Hvilke andre byer har en sådan ø liggende midt i det hele? Med den vestlige motorvej ødelægges man fuldstændig meningen med årtiers kæmpe indsats med at gøre Vestbyen til Aalborgs åndehul, og man ødelægges også "øen tæt på byen".

Det undrer mig, hvad det er for kræfter, der vil have det til at se ud som om, der ikke er plausible alternativer til Egholmmotorvejen. Ved en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør i Østbyen er der langt mindre indgriben i fredet natur, biodiversitet og livskvaliteten for folk og fæ end i Vestbyen og på Egholm. Der ligger ikke en asbestbombe og lur, hvis man vælger at udvide tunnelsystemet, og det er længe siden, der har boet oddere og tudser i Østbyen. I beslutningsprocessen er enhver snak om en østforbindelse ikke desto mindre blevet afvist, trafikmålinger for østlinjen er ikke med i projektbeskrivelsen, ligesom der kun laves VVM for Egholmforbindelsen. Dem der har fremlagt grundige skitser af forskellige løsninger i Østbyen, er blevet hverfet af uden egentlige modargumenter. Nu hedder det bare, at broen er en del af Folketingets infrastrukturplan, og at det er for dyrt at lave VVM for projekter, som ikke skal søsættes. Måske er det for dyrt at lade være, tænker jeg.

Jeg frygter, at vi havner i en situation om tyve år, hvor alle kan se, at vi burde have haft en ordentlig diskussion om, hvilken løsning, der var økonomisk mest rentabel, ville give størst samfundsmæssig gevinst, og ikke mindst tog hensyn til miljø, trivsel og biodiversitet. Så vidt jeg kan huske, blev Egholmforbindelsen netop lagt på hylden, fordi den kun i nogen grad ville løse problemet med flaskehalsen ved E45-tunnelen. Hvad der egentlig skete, da Aalborgalliancen blev blandet ind i sagen, og det skrottede projekt med ét blev taget ned fra hylden og vedtaget i Folketinget, er vi vist mange aalborgensere, der gerne vil vide.

Det er symptomatisk, at Miljøstyrelsen har fået afslag fra transportministeriet på deres anmodning om udsættelse af fristen for høringssvar med et par uger, så styrelsen får tid til at komme med en kvalificeret vurdering af miljøafsnittene i VVM-undersøgelsen, og nå at forberede Folketingets medlemmer, så de miljømæssigt er ordentligt klædt på, når de skal stemme om anlægsloven. Hvorfor

skal så vigtig en beslutning gå så stærkt?

Den tredje Limfjordsforbindelse er en kæmpe investering, som vi skal leve med langt ud i fremtiden. Det er i alles interesse, at vi ikke bliver overhalet indenom af et håbløst, dyrt projekt, der dræner kommunekassen, ødelægger klimaregnskabet i årtier frem, og aldrig bliver særlig rentabelt, fordi der er nogle politiske kræfter og erhvervsmæssige hensyn med "noget for noget", som tager beslutninger bag lukkede døre, eller fordi vi har politikere, som tror, de vil miste deres troværdighed, hvis de tager en beslutning tilbage, inden der bliver vedtaget en anlægslov. Det kunne jo ske af miljømæssige og klimamæssige grunde.

Hvis projektet bliver hastet igennem på trods af ekspertindsigelser, er jeg bange for, at det ender som med DSB og skandale om de forsinkede IC4-tog, hvor der gik så lang tid, at disse italienske dieseltog var nået at blive forældede, fordi de ikke kører på el. Tænk hvis vi ender med at fortryde motorvejsføringen over Egholm pga vigtige aspekter, der ikke er blevet belyst.

Venlig hilsen Hanne Plaschke, Martinsvej 14, 9000 Aalborg

Den demokratiske proces

Jeg er en ganske almindelig borger, pensioneret lærer og medlem af Bedsteforældrenes Klimaaktion. Jeg er rystet over, hvordan den demokratiske proces omkring vedtagelsen af den tredje Limfjordsforbindelse er blevet ført, og har derfor følgende indvending –og advarsel:

I forbindelse med vedtagelsen af Egholm-motorvejsprojektet er jeg meget bekymret over den proces, som førte til, at projektet efter flere års skrinlægning med ét blev fremlagt som et færdigt projekt og den endegyldige løsning på en tredje Limfjordsforbindelse i Aalborg, og nu er blevet en del af Folketingets infrastrukturplan.

En tredje Limfjordsforbindelse bliver fra trafikministeriet nævnt som et projekt af meget stor samfundsmæssig betydning for Region Nordjylland. Men hvorfor den tredje Limfjordsforbindelse absolut SKAL føres vest om byen og over kultur- og naturperlen Egholm, er svært at forstå, hvis man sammenligner med et mere logisk alternativ: Udvidelsen af E45 med ekstra tunnelrør.

Klimamæssigt og miljømæssigt kommer både anlæggelsen og den fremtidige benyttelse af Egholmforbindelsen til at betyde store indgreb i naturområder, som har miljømæssig betydning for byen her og nu og for biodiversiteten på langt sigt. Der er vigtigt grundvand, som vil blive udsat og særlige landskaber med engområder, som bør beskyttes for at pleje biodiversiteten. Der har i årtier været gang i en udvikling af Vestbyen med friluftsbad, rekreative områder, campingplads, kolonihaver, vandrehjem, lystbådehavne, havn osv. Det følger en særlig norm for god byudvikling: at der er en rekreativ bydel som samtidig giver en åbning ud til landskaberne uden for byen. Aalborg kommune har brugt mange ressourcer på denne fine udvikling og har gjort Vestbyen med tæt boligbyggeri til et godt sted at bo, samtidig med at voksne og børn fra hele byen har glæde af de fine faciliteter, roen og den friske luft. For ikke at nævne perlen i det hele: Den lille ø Egholm, som fører byboer langt ud på landet bare med en 5 minutters sejl tur. Hvilke andre byer har en sådan ø liggende midt i det hele? Med den vestlige motorvej ødelægger man fuldstændig meningen med årtiers kæmpe indsats med at gøre Vestbyen til Aalborgs åndehul, og man ødelægger også ”øen tæt på byen”.

Det undrer mig, hvad det er for kræfter, der vil have det til at se ud som om, der ikke er plausible alternativer til Egholmmotorvejen. Ved en udvidelse af E45 med ekstra tunnelrør i Østbyen er der langt mindre indgriben i fredet natur, biodiversitet og livskvaliteten for folk og fæ end i Vestbyen og på Egholm. Der ligger ikke en asbestbombe og lur, hvis man vælger at udvide tunnelsystemet, og det er længe siden, der har boet oddere og tudser i Østbyen. I beslutningsprocessen er enhver snak om en østforbindelse ikke desto mindre blevet afvist, trafikmålinger for østlinjen er ikke med i projektbeskrivelsen, ligesom der kun laves VVM for Egholmforbindelsen. Dem der har fremlagt grundige skitser af forskellige løsninger i Østbyen, er blevet hverfet af uden egentlige modargumenter. Nu hedder det bare, at broen er en del af Folketingets infrastrukturplan, og at det er for dyrt at lave VVM for projekter, som ikke skal søsættes. Måske er det for dyrt at lade være, tænker jeg.

Jeg frygter, at vi havner i en situation om tyve år, hvor alle kan se, at vi burde have haft en ordentlig diskussion om, hvilken løsning, der var økonomisk mest rentabel, ville give størst samfundsmæssig gevinst, og ikke mindst tog hensyn til miljø, trivsel og biodiversitet. Så vidt jeg kan huske, blev Egholmforbindelsen netop lagt på hylden, fordi den kun i nogen grad ville løse problemet med flaskehalsen ved E45-tunnelen.

Hvad der egentlig skete, da Aalborgalliancen blev blandet ind i sagen, og det skrottede projekt med ét blev taget ned fra hylden og vedtaget i Folketinget, er vi vist mange aalborgensere, der gerne vil vide.

Det er symptomatisk, at Miljøstyrelsen har fået afslag fra transportministeriet på deres anmodning om udsættelse af fristen for høringssvar med et par uger, så styrelsen får tid til at komme med en kvalificeret vurdering af miljøafsnittene i VVM-undersøgelsen, og nå at forberede Folketingets medlemmer, så de miljømæssigt er ordentligt klædt på, når de skal stemme om anlægsloven. Hvorfor skal så vigtig en beslutning gå så stærkt?

Den tredje Limfjordsforbindelse er en kæmpe investering, som vi skal leve med langt ud i fremtiden. Det er i alles interesse, at vi ikke bliver overhalet indenom af et håbløst, dyrt projekt, der dræner kommunekassen, ødelægger klimaregnskabet i årtier frem, og aldrig bliver særlig rentabelt, fordi der er nogle politiske kræfter og erhvervsmæssige hensyn med "noget for noget", som tager beslutninger bag lukkede døre, eller fordi vi har politikere, som tror, de vil miste deres troværdighed, hvis de tager en beslutning tilbage, inden der bliver vedtaget en anlægslov. Det kunne jo ske af miljømæssige og klimamæssige grunde.

Hvis projektet bliver hastet igennem på trods af ekspertindsigelser, er jeg bange for, at det ender som med DSB og skandale om de forsinkede IC4-tog, hvor der gik så lang tid, at disse italienske dieseltog var nået at blive forældede, fordi de ikke kører på el. Tænk hvis vi ender med at fortryde motorvejsføringen over Egholm pga vigtige aspekter, der ikke er blevet belyst.

Venlig hilsen Hanne Plaschke, Martinsvej 14, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: sara borgbjerg møller (saraborgbjergmoller@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 18:58

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. For det første vil en anlæggelse af en motorvej så tæt på Aalborg by forårsage en masse støj og larm. Hele vestbyen vil få status som et motorvejshotel, og det "idylliske Aalborg" vil ikke længere kunne være en realitet, hvis man befinder sig vest for boulevarden. Aalborg er allerede blevet udråbt til Danmarks mest trafikstøjplagede by af det Europæiske Miljøagentur, så jeg ser ingen grund til at udrydde alle konkurrenter der kunne være tæt på at vinde samme titel. Egholm motorvej står også til at skulle anlægges på en stribe af Aalborg hvor mange af os aalborgensere ynder at nyde naturen og den fredelige stemning. En svømmetur i friluftsbadet eller en løbetur omkring rensningsanlægget vil blive en helt anden oplevelse med en støjende motorvej som udsigt. En anden grund til at jeg er imod Egholm motorvej er, at jeg i bund og grund ikke kan se meningen ved den. Jeg er klar over, at aftalen om dens anlæggelse har stået fast i mange år, men hvis man kigger på nutidens trafikforbindelser, har vi i dag ikke behov for en aflastning af de allerede eksisterende forbindelser. Motorvejen er en dyr løsning med mangel på holdbarhed.

Venlig hilsen Sara Borgbjerg Møller, 2.g på Aalborg Katedralskole

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:50
Bilag: Dokument (1).docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på at høringssvar er modtaget og delt.

Vh Lene Hornbek Eriksen

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse

Jeg er træt af at blive ved med at argumentere imod en motorvej som beviseligt er brolagt med løgne og bedrag. Jeg er træt af endnu en amputeret pseudohøring hen over julen. Jeg er træt af, at vores højtbesungne demokrati mere og mere ligner et oligarki, hvor almindelige borgere med almindelige indkomster ingen rettigheder har.

At 3. Limfjordsforbindelse skal være meget længere end nødvendigt for at opfylde sit formål, og at der findes andre, mere effektive og billigere løsninger er én ting.

At andre løsninger bevidst forhindres i at blive undersøgt en anden.

At det varer 10 år at bygge den en tredje, og at der i alle de år, hvor problemet er blevet talt op, ikke er gjort et eneste jordnært forsøg på at minimere de overskuelige trafikproblemer, tyder på, at man sætter borgeres sikkerhed til side for at få den løsning, som byggebranchen, asfalt- og cementindustrien ønsker sig,

At der desuden er kæmpestore miljømæssige skader at se frem til, her under store asbestlagre langs linieføringen, forurening af drikkevand, og at store by- og naturområder ødelægges er endnu værre end de nævnte dumheder, og når man både spiller hasard med vores penge og vores helbred, må der være vægtige grunde.

Disse kaldes af vores erhvervsminister 'samfundsmæssig nødvendighed', og med vanlig arrogance hævder han, at det er grund nok, og at argumentation er overflødig.

Da vi ikke får mere at vide, kan vi kun gisne om det eller i bedste fald prøve at regne på, hvad der mangler i ligningen.

Det mest sandsynlige er Aalborg Alliancen, der formentlig er ulovlig, hvor 450 medlemmer fra erhvervslivet spiller den centrale rolle, og som er de eneste, der kan have en reel interesse i foretagenet.

Enggaard kan se frem til byggeretter ved fjordnære områder på Egholm, ved Lindholm, Verdens ende og fjordparken. Asfaltindustrien får en kæmpe ordre, Aalborg Portland ligeledes, og når det regner på præsten, drypper det som bekendt på degnen.

Men hvad med klimaet, hvad med borgerne, hvad med Aalborg og hvad med Egholm? Er alt det virkelig mindre vigtigt, end at Enggaards og Aalborg Portlands pengetanke vokser sig endnu større, og at de i en periode skaffer arbejdspladser, som vi i virkeligheden har mere brug for i andre brancher?

Hvordan ville billedet se ud, hvis vores meget liberale lovgivning i forhold til partistøtte blev ændret efter EU's henstillinger, og vores politikere skulle gøre rede for hver en krone, de modtog, og ikke som nu hvor der reelt set er frit slag for det, der i mere udviklede demokratier kaldes korruption?

Drop Egholmmotorvejen og lad demokratiet sejre!

Med venlig hilsen

Lene Hornbek Eriksen
Kongensgade 33
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:48
Bilag: Projekt ødelæg en by.docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget og videresendt.

Vh Lene Hornbek Eriksen

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

PROJEKT ØDELÆG EN BY

Som mange sikkert ved, er Aalborg Danmarks fjerdestørste by, men som færre ved, har vores regering planer om at ødelægge store dele af den og livsvilkårene for mange af dens beboere. Det gælder både to- og firbenede.

Da biler og asfalt anses for vigtigere end mennesker og natur, skal der bygges 21 km firesporet motorvej igennem by- og naturområder i Aalborg og Nørresundby og på den økologiske ø Egholm.

For nylig bestemte transportminister Thomas Danielsen, at den lovpligtige høring skulle forkortes og placeres hen over julen. Han har nemlig meget travlt med at få projektet i gang. Mistænkeligt travlt faktisk. Han er sammen med den tidligere transportminister Benny Engelbrecht politianmeldt for at have fortiet og løjet om store asbestdepoter ved linjeføringen, og inden efterforskningen kommer for godt i gang, vil han åbenbart helst have gravearbejdet i gang, så det ser ud som om, der ingen vej er tilbage. Hvordan er åbenbart helt ligegyldigt, og på trods af flere fredede dyrearter, *vil* man frem, koste hvad det vil. I den forbindelse har transportministeriet som noget helt nyt planer om at skræmme den fredede odder væk ved hjælp af hunde og hundelort, og nogle af de få overlevende mink har også været nævnt som skræmmedyr. Der er dog stadigvæk uklarhed mht hvor de stakkels dyr skal skræmmes hen.

Når det gælder mennesker, er situationen ikke væsentligt bedre, og mange aalborgensere vil helt sikkert blive skræmt væk på grund af støj, her i Danmarks i forvejen mest støjplagede by, hvis de da ikke allerede er flygtet fra den asbest, der er hvirvlet op i forbindelse med anlægsarbejdet. Det stof kender man alt for godt i en by, hvor mange er døde af det.

For nylig viste DR en udsendelse om drikkevand, og også her har Aalborg en kedelig danmarkrekord, da vandet er landets mest nitratholdige og med en kræftisiko, der visse steder når en tidobling af den beregnede risikogrænse. At de få endnu rene boringer ligger ved den måske kommende motorvej og efter eksperters bedømmelse risikerer at blive ødelagt, ville være endnu en grund til at få ansvarlige politikere til at tøve, men det er ind til videre ikke sket.

Selvfølgelig er det ikke lovligt at skræmme fredede dyr væk, og selvfølgelig er der grænser for, hvor meget støj, man må udsætte mennesker for. Det ved vores politikere godt, men de er tilsyneladende ligeglade med landets love, med miljøstyrelsens anbefalinger, med fredninger og med faktisk alt andet end hvad, der ligner investorers kortsigtede pengeinteresser, for der er jo mange økonomiske muligheder i et projekt til foreløbig 8 milliarder, 21 km motorvej og store ødelagte naturområder med fjordudsigt.

En interessant og lovstridig sag er også Aalborg Alliancen, som hvis den får lov at køre videre, virkelig vil ændre det politiske Danmark. I korthed går konstruktionen ud på, at kommunens jobcenter hjælper jobsøgende og jobudbydere med at komme i kontakt med hinanden, hvad der jo selvfølgelig i forvejen er deres opgave og formål, men her bliver man som jobsøgende taget som gidsel og tvangsindlagt til en propagandafilm for Egholmmotorvejen, mens erhvervsdrivende, der ønsker medlemskab, skriver under på, at de støtter projektet. Da den uhellige alliance

diskriminerer modstandere af Egholmmotorvejen, må den anses for at være ulovlig, og derfor har den i mere end to år været indklaget til Ankestyrelsen

Blandt byens borgere er der naturligvis stor modstand mod det ødelæggende projekt, som truer menneskers liv og helbred, fjerner byens stille oaser og får klimatoget til at køre baglæns.

Transportministerens undskyldning for at suspendere lov og ret er, at der er tale om en samfundsmæssig nødvendighed uden alternative muligheder. Men med mindre samfundet er reduceret til nogle få interessenter med tunnelsyn, har det på ingen måde sin rigtighed. Når det gælder trafik, er der i myldretiden tale om, at bilister risikerer ekstra transporttid på mellem fem og ti minutter, et problem der nemt kunne løses ved ændrede vaner og mere fleksible mødetider, og derudover er der af trafikeksperter udarbejdet flere forslag til en ekstra limfjordsforbindelse, der er billigere og meget mindre ødelæggende, men som vores nuværende og tidligere transportminister hårdnakket har nægtet at undersøge.

Meget kunne og burde gøres anderledes, hvis vores politikere havde respekt for borgere og demokrati, men da de ikke har det, afgøres sager, der vedrører natur, klima og miljø i stigende grad hos domstolene. Det er en stor falliterklæring for vores højtbesungne demokrati og bidrager kun til den voksende foragt for politikere i regering, folketing og kommuner.

Lene Hornbek Eriksen

Kongensgade 33

Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Ketelsen (sk@mechaneer.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, Jan 2024
Sendt: 11-01-2024 18:48

Kære Transportministerium,

Nu må I vågne op og tage Jer lidt sammen. En motorvej i Egholm er en gammeldags og aldeles håbløs idé. (Se begrundelser nedenfor) .

Det er simpelthen forkasteligt at I vil bygge en motorvej gennem gamle asbestdeponier, og udsætte 10000-vis af borgere for sundhedskadelig støj både under anlægsproces og drift.

Det er veldokumenteret at støj kan lede til for tidlig død, samt at linjeføringen går igennem asbest/eternit deponier. Jeg har set eternit/asbest med mine egne øjne. Argumentationen om at der ikke findes asbest i linjeføringen fra TRM er kontrafaktisk og det rene svindel. Det er rent bestillingsarbejde, og hører ikke hjemme i et ægte demokrati.

Hvis motorvejen bygges, får I blod på hænderne.

Executive Summary

Venligst forkast udkastet til en lov om anlæg af Limfjordsforbindelse. Opgiv en gang for alle planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Væsentlige begrundelser

" Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" har fremført tallrige argumenter.

Jeg vil dog lægge særligt vægt på nedenstående:

1. Støj

støjpåvirkningen som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er grotesk. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

2. Naturen ødelægges:

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

3. Brug dog pengene på at forbedre offentlig transport

Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO₂-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO₂, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO₂-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO₂ med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

4. Drikkevand

Linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

5. Økonomi

. 7,3 milliarder kr. koster motorvejen, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfunds-mæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge. I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder.

Der er ingen i DK der kan styre offentlige anlægsprojekter, så prisen ender sikkert på det dobbelte.

6. Jura

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: hassersisel@gmail.dk (hassersisel@gmail.dk)
Fra: Niels Erik Jensen (hassersisel@gmail.com)
Titel: 3 limfjordsforbindelse hørings svar
Sendt: 11-01-2024 18:46

Her med fremsender jeg mit hørings svar i forhold til placering af en 3. limfjordsforbindelse over øen Egholm. Jeg mener det er en helt forkert linje føring, da den ikke aflaster trafikken fra de nuværende forbindelser. Udbygningen af Aalborg sker mod øst med supersygehus og alle byens industri arbejds pladser. Det er jo kun ca 20000 mennesker mod vest der vil få en fordel ved en vej over Egholm men rigtig mange i Aalborg der skal leve med konsekvens af dette. En kommende 3. Limfjordsforbindelse vil ødelægge store dele af Aalborgs by nære natur og ikke mindst Egholm som er vel besøgt af så vel Aalborgensere og turister. Denne er en perle langt væk fra byens støj, lige som engen mod vest som bruges af rigtig mange mennesker hver dag. En motorvej vest om Aalborg vil endvidere gå lige gennem flere af kommunens drikkevand pladser. Støj den vil belaste byen mod vest med massiv støj som ikke findes i dag, da vinden kommer fra vest. Endvidere er der store forekomster af asbest materiale i linjeføringen.

Mvh
Niels Erik Jensen
Nørholmsvej 103
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. MKV 2023 og Udkast til forslag om Anlægslov af 3. Limfjordsforbindelse - Høringssvar vedr. Strandtudsen (Bilag 4 art)
Sendt: 11-01-2024 18:43

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (Bilag 4 art).

Jeg tilknytter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.

Skrevet af Lisbeth Gjørtz Fast. Talsperson for Borgerbevægelsen.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659dad0cb5a97b0b8d255cf3/1704832270381/H%C3%B8ringssvar+STRANDTUDSEN+9000+Aalborg+09.01.2024.pdf>

Med venlig hilsen

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Høier Lyon (louisehoierlyon@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 18:40

Kære transportminister

Jeg har et ønske for min, og fremtidige generationer om, at Danmark skal være et bæredygtigt samfund, hvor vi tager hånd om naturen og stræber efter løsninger, der har til mål at skabe mest mulig livsglæde. Ikke løsninger, hvor gamle fikse ideer og profit, bliver prioriteret over mennesker. Jeg formoder at regeringen mener det samme.

Derfor forekommer det mig højest mærkværdigt, at man nu, med den bindende klimalov vi har, vil smide en masse millioner i et projekt der bestemt ikke gavner klimaet på nogen tænkelige måder. Fra hvor jeg står, er Egholmlinjen unødvendig, spild af skattepenge og et projekt der både kommer til at påvirke naturen og miljøet negativt, samt forværre livskvaliteten drastisk for Egholms beboere og besøgende.

Vi må huske at året 2014, hvor det blev besluttet at fastlægge den nye forbindelse over Egholm, nu er 10 år siden og Danmark (og for den sags skyld verdenen) står et helt andet sted nu end vi gjorde dengang. Vi kører allerede mere og mere bil, og skaber mere trængsel og unødvendig klimabelastning (og vores klima har det i øvrigt allerede ikke for godt). Hvis vi skal imødekomme efterspørgslen på transportmuligheder, er flere forurenende motorveje ikke svaret. Derfor håber jeg, at man i stedet vil overveje mere klimavenlige tiltag, som f.eks. bedre muligheder for offentlig transport, eller bruge de velfungerende transportmuligheder der er i forvejen.

Mvh.
Louise H.L., 17 år
Elev på Frederiksborg Gymnasium og HF

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Miljøødelæggelser bidrager til meget alvorlig biodiversitetskriser
Sendt: 11-01-2024 18:35

Miljøødelæggelser bidrager til meget alvorlig biodiversitetskriser

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 biodiversitetskriser herhjemme.

Derfor vil det være en **Gigantisk Misforståelse** at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Østerådal, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Klostereng, Egholm, Lindholm Fjordpark med Verdens Ende og området omkring Hvorup og Hvorupgård med Voerbjerg sø, som blandt andet vil påvirke miljø og biodiversitet negativt.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbet Krogh (lisbetkrogh@yahoo.dk)
Titel: Fwd: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.
Sendt: 11-01-2024 18:31

Det så ikke ud til at min først fremsendte mail 05012024 er registreret, trods det at jeg har modtaget en kvittering for modtagelse.

Mvh
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4 stv
9000 Aalborg

Start på videresendt besked:

Fra: Lisbet Krogh <lisbetkrogh@yahoo.dk>
Dato: 5. januar 2024 kl. 21.56.47 CET
Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk
Emne: Lad os ikke miste sidste rest grøn natur i Aalborg.

Kære politikere, på Christiansborg og i kommunerne.

Bevar vores natur på Egholm - bevar Aalborgs Vestby.

Egholm er en ø med mulighed for at rekreere sig. Kommunen har da også anlagt fire vandreruter (rød, grøn, blå og gul rute, hvoraf gul er den længste på knap 10 kilometer). Naturen spiller en vigtig rolle, når du vælger en af vandreruterne, for på netop Egholm er der natur hele vejen rundt om dig. Udover vores natur og de beskyttede arter på Egholm - er der meget andet at nyde. Så meget, at du føler dig helt væk fra den pulserende storby blot en kilometer borte og for alle der ikke kører bil en mulighed for netop naturoplevelserne. Naturoplevelser både vi, vores børn og børnebørn skal opleve og ikke kun de 10x10 meter græstotter kommunen har været så gavmilde at putte et par steder på havnefronten i Aalborg.

Egholm er Danmarks største økologiske ø.

Som det er nu og sådan som det forhåbentlig bliver ved med at være, med færgen fra Aalborgs Vestby tager det kun fem minutter, men den minder mig alligevel om, at Aalborg kan noget særligt, for Aalborg har en ø. Den kan kun nås med færgen og det giver en helt speciel stemning. Det første du kommer til på Egholm er restauranten Kronborg, der indtil for nylig var ejet af kommunen, men som nu er en privatejet restaurant med god mad og mange gæster i sommerhalvåret. Restauranten har et stort populært område med udendørsservering lige ned til fjorden. Hvis du fortsætter ad øens eneste vej (ad gul rute), kommer du forbi et lillebitte sommerhusområde. Derefter følger et længere stykke, hvor der er udsigt over mod Nørresundbysiden. Du kommer forbi nogle initiativrige Egholm beboere, der har lavet en lille selvbetjeningscafe og senere kommer du forbi Egholm Gammel Skole, der lejes ud til børn og ungeaktiviteter, til private formål og til aktiviteter for øens beboere. Derefter kommer du til Egholm By, hvor flagermusene har et af deres jagtområder ved søen midt i byen. Ved siden af søen er der en sten, der fortæller om alle de Egholmere, der i sin tid rejste til Færøerne for at bosætte sig der. Der er stadigvæk et specielt bånd mellem disses efterkommere og Egholms nuværende beboere.

Egholm Vestergård er en meget stor og smuk gård ved Egholm By. Den er et oplagt sted for store

fester. Specielt fordi der er mulighed for overnatning på stedet.

Egholm Vestergård ejer også det meste opdyrkede jord på Egholm. I de senere år går ejerne imidlertid mere og mere væk fra at opdyrke jorden for at bringe øen endnu mere tilbage til naturen. For som de siger på deres hjemmeside: Egholm kan beskrives som en upoleret diamant med potentiale til at blive en af Aalborgs kronjuveler.

Lidt længere ude på øen (ca. fire kilometer fra færgelejet) kommer du efter lidt søgen til Egholm trolde Pil Tusindtunge. Trolde er skabt af den verdensberømte kunstner Thomas Dambo og er en del af hans store værk "Den store troldefest". Pil Tusindstråle er som alle andre af Thomas Dambos trolde lavet af bæredygtigt genbrugstræ og placeringen er som alle de andre trolde i skøn natur. Nemlig i Egholms lille meget gamle skov. Lige i nærheden af Pil Tusindstråle er der en stormflodspæl, der angiver, hvor højt vandet stod under orkanen den 8. - 9. Januar 2005. Den viser, at omtrent en tredjedel af øen var dækket af vand.

Herefter fortsætter turen langs med det store natura 2000 område, som Miljøministeriet har planlagt, at Danmarks ansvarsart nr. 1 - den lysbugede knortegås - ikke må komme udenfor for at fouragere. Man har bare glemt at fortælle gæssene det, hvorfor de fortsætter med at æde ålegræs, hvor det er bedst. Nemlig ofte i Egholm motorvejens linjeføring. Men faktisk er de lysbugede knortegæs beskyttet i en sådan grad, at natura 2000 området bør følge gæssene, hvor de fouragerer eller hviler. Der er nogen, der siger, at man har valgt ikke at tilpasse natura 2000 området efter gæssenes behov. For så ville man ikke kunne anlægge Egholm motorvejen. Men lov skal selvfølgelig holdes. Også selv om det er en EU lov.

Turen langs med natura 2000 området går ud til stranden på Aalborgsiden. Når du når ud til den, har du en fantastisk udsigt foran dig. Du kan faktisk se til Løgstør.

Det er sådan et sted, man oplever den ultimative frihed. Stressniveauet sænkes og du kan ånde dybt ind. Herefter går du på diget resten af vejen til færgelejet, med et udsyn, der bliver mere og mere todelt på en meget sjælden og charmerende måde. Nemlig med Egholms vilde natur på den ene side af fjorden og Aalborgs skyline på den anden.

Når du når til Egholms hage, bør du standse op. Det er her, hvor flere oddere har deres levested, at Egholm motorvejen skal gå i land.

Jeg fik et chok, da jeg den 18.12.23 læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde og hvor de har deres reder. Desuden ville denne metode ikke have nogle effekter udtaler biolog og ekspert i oddere Morten Elmeros fra Aarhus universitet.

Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse.

(Der er rettet henvendelse til Dyrenes Beskyttelse til vurdering af disse hensigter).

Den stilhed, der findes på øen i dag, vil for altid gå tabt, det mørke, der findes i Egholm natterne vil for altid gå tabt, hvis/når etablering af Egholm motorvejen går i gang. Og selvfølgelig, når motorvejen åbnes for trafik med larm og lys hen over øen for at fortsætte ad en lavbro mod Nørresundbysiden netop der, hvor de lysbugede knortegæs har deres favorit fourageringsområde uden for Natura 2000 området.

Netop det at Egholm som ø deles i to, vil splitte øen af for altid, fordi støjen motorvejen kommer til at ligge flere meter over øens niveau. Trafikken vil således kunne ses - og ikke mindst høres - i flere kilometers afstand. Både ude fra det omgivende land og langt ind i Aalborgs centrum.

Til sidst er du tilbage ved Kronborg, men gå lige et smut ind imellem træerne, lige inden du kommer dertil. Derinde ligger festivalpladsen. Det er her vi borgere imod Egholm motorvejen blandt andet mødes for at koordinere vores modstand.

I august 2023 ved en festival arrangeret af Den grønne Ungdomsbevægelse Aalborg (826 følgere) med støtte fra Bedsteforældrenes Klimaaktion (4,2 tusinde følgere), Danmarks naturfredningsforening (115 tusinde følgere) og Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholm linjen (6,4 tusind medlemmer).

En altid nærværende forsvarer af Egholm som ø uden fast forbindelse til fastlandet er selvfølgelig Egholms Venner (5,6 tusinde medlemmer).

fik tildelt Stilhedsprisen i 2019 på grund af den store indsats, der er gjort for at bevare Egholm som ø.

Nyeste undersøgelse fra 2023 blandt byens borgere viser en stigende modstand mod netop Egholmforbindelsen.

Det må nu stå klart, at der selvfølgelig ikke skal være en motorvej over Egholm.

En realisering af Egholm motorvejen som tiltænkt af Trafikministeriet er faktisk et kæmpestort lovbrud. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet. Det er vigtigt, for bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for Lysbuget knortegås og sløruglen. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Der er to østlige alternativer til Egholm motorvejen, som desværre ikke har fået chancen for at blive belyst i en VVM rapport.

Det drejer sig om et enkelt tunnelrør med vendbare baner i tilslutning til E45, og en citytunnel ved E45 der adskiller lokal trafik fra gennemkørende.

De to alternativer er:

1. Meget billigere end Egholm motorvejen.
2. Forrentningen er meget bedre end Egholm motorvejens, der efterhånden er 0 (nul).

I det mindste et af de to ovenfor nævnte alternativer burde have været med i VVM21.

Det er en fejl, der absolut bør rettes.

Det er faktisk nødvendigt, hvis EU skal kunne dispensere fra lovgivningen omkring habitatdirektivet, at andre muligheder er undersøgt og forkastet.

Egholm motorvejen kan ikke anlægges lovligt uden dispensation fra EU på grund af de mange EU bilag 4 beskyttede arter på Egholm. Heraf odderne, som man altså, ifølge planloven, vil bortjage med hundelort, hundetis og hundeglam.

Vigtigt men ikke mindst.

Egholm motorvejen vil for altid ændre Aalborg til det værre. På alle parametre.

Blot for at nogle kan komme nemmere til Aalborg Storcenter eller syd for fjorden.

Ergo er det ikke Aalborggængere der får glæde på nogen måde af forbindelsen. KUN gener - massive og voldsomt ødelæggende gener.

Hvordan kan man dog som offentligt ministerie finde på - i et demokratisk land - at give borgerne en høringsperiode på fem uger strækkende sig hen over jul og nytår. Og i så stor og væsentlig en sag. Det er mildest talt uforskammet og bestemt ikke et demokrati værdigt. Selv Aalborg Kommune, der desværre er skyldige i at have påført os borgere Egholm motorvejen, har ønsket en længere høringsperiode. Når det erfare at Miljøstyrelsen ønsker høringsperioden forlænget, men ikke kan få det, hører alting da op.

Kort sagt, demokratiet i Danmark har spillet fallit. Jeg ved, at mange andre har det som jeg og det er i den grad et demokratisk problem.

“Et flertal af aalborgenserne ønsker ikke en motorvej over øen Egholm. I stedet bør den nuværende motorvej over Limfjorden udvides.

Det viser en ny meningsmåling blandt 501 borgere i Aalborg Kommune, som Jysk Analyse A/S har foretaget på vegne af Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Trafikalt Folkeparti.

Næsten 60 procent af de adspurgte foretrækker at få udvidet den nuværende motorvej og tunnelforbindelse øst om Aalborg.

Kun 28 procent af de adspurgte foretrækker en motorvej over Egholm, mens de resterende 13% procent ikke har taget stilling.”

Kilde: <https://arbejderen.dk/indland/flertal-af-borgerne-i-aalborg-er-imod-egholm-motorvej/>

Med venlig hilsen
Lisbet Krogh
Brandstrupsgade 4. stv
9000 Aalborg









Fotos: Lisbet Krogh

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Hornbek Eriksen (hejlene@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:29
Bilag: Dokument (1).docx;

Jeg ønsker en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget og sendt videre. Vh Lene Hornbek Eriksen

Indsigelse: 3. Limfjordsforbindelse

I Aalborg har vi nogle kedelige danmarkshistorier. Vi har det mest nitratrige drikkevand, det værste støjniveau, største CO2-udledning, og så har vi vel også rekord i asbestrelaterede sygdomstilfælde. Alt det kan I læse mere om i høringsvaret fra Bedsteforældrenes Klimaaktion.

Til trods for det, går et flertal af vores lokale politikere ind for at anlægge en motorvej, der i forhold til alle disse parametre vil gøre forholdene værre.

Som mange eksperter har fastslået, er der på ingen måde tale om en trafikmæssig genistreg, da der for de fleste trafikanter er tale om en omvej til først og fremmest de store arbejdspladser, som der er tale om i forb.m. myldretidstrafik. Den er heller ikke billig, men faktisk helt forfærdeligt dyr.

Ud over de nævnte plager, er den også en plage for bilag 4 beskyttede dyrearter og til stor gene for de mange desværre ubeskyttede mennesker, der har deres bopæl tæt ved linjeføringen. Desuden bliver meget store bynære grønne områder totalt ødelagt.

Når det er sagt, må man spørge sig selv om, hvad der er galt med vores politikere. I går overværede jeg et byrådsmøde i Aalborg, og her fik jeg en fornemmelse af, at i hvert fald en del af dem er ganske uvidende, andre løgnagtige og andre igen helt ligeglade. Alt i alt var der tale om en farce, der ville have været ganske morsom, hvis ikke konsekvenserne var så sørgelige.

Et af de emner, politikerne lyver om, er asbestdepoterne langs med linjeføringen, som tænketanken Geohav til fulde har dokumenteret. Vi der bor her ved også, at det findes, da vi ser det ligge og flyde, hvad Geohav har vist billeder af i deres høringsvar. Vi møder de arbejdere, der i 1979 deponerede det, og her i byen kender man om nogen faren ved asbest.

Forhåbentlig får den nu politianmeldte sag alvorlige konsekvenser for både nuværende og tidligere transportministre, for vi ved jo alle, at netop de to herrer, Thomas Danielsen og Benny Engelbrecht, ikke har den fjerneste respekt for hverken borgere eller lovgivning. Det demonstrerede TD også ganske tydeligt ved at reducere denne høringsfase og placere den hen over julen.

Hvad meningen er med en motorvej, der er til fare for beboeres liv og helbred, må guderne vide, men nu hedder det sig, at det handler om 'udvikling'. Hvilken udvikling tales der ikke om, men de mest ivrige fortalere tilhører den 'byggende klasse', her imellem prominente repræsentanter for Enggaard og Aalborg Portland, som åbenbart gerne vil have deres pengetanke fyldt endnu mere op, skønt man kan undre sig over, at der overhovedet kan være plads til mere. Er der mon slet ikke grænser for grådighed? Hvorfor kan disse meget rige ikke unde byen og os almindelige borgere en eneste grøn plet, og hvorfor skal alle steder med lidt fjordudsigt plastres til med højt, tæt og billigt byggeri?

Formelt set er det stadigvæk politikernes ansvar, og det forlyder nu, at regeringen har tænkt sig at give transportministeren udvidede beføjelser til at blæse på Miljøstyrelsen, som formodes at have en del indvendinger til dette skadelige og ulovlige projekt. Så farvel demokrati! Farvel klimamål! (nej dem fikser man vist ved et skrivebord) Farvel odder og strandtudse! Farvel Egholm! Farvel Verdens Ende!

Hvor er jeg glad for, at jeg er så gammel, at jeg nåede at få det hele med inden den store ødelæggelse.

Med venlig hilsen

Lene Hornbek Eriksen
Kongensgade 33
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. MKV og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse 2023 - Høringssvar vedr. trafik
Sendt: 11-01-2024 18:28

Høringssvar vedr. trafik.

Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.

Skrevet af Kaj A. Jørgensen. Ekspert i samfundsøkonomi, lektor emeritus ved Aalborg Universitet.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659fdaeecd7386a90bda473/1704976046800/H%C3%B8ringssvarModBefolkningen2023-BB+%281%29.pdf>

Med venlig hilsen

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse - Høringssvar vedr. trafik
Sendt: 11-01-2024 18:28

Høringssvar vedr. trafik

Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen.

Skrevet af Kaj A. Jørgensen. Ekspert i samfundsøkonomi, lektor emeritus ved Aalborg Universitet.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659fdaeecd7386a90bda473/1704976046800/H%C3%B8ringssvarModBefolkningen2023-BB+%281%29.pdf>

Med venlig hilsen

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: René Gregersen (rene.gregersen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægsloven
Sendt: 11-01-2024 18:26
Bilag: Høringssvar vedr. anlægsloven.pdf;

Til rette vedkommende

Vedhæftet høringssvar vedr. anlægsloven.

Venlig hilsen

René Gregersen

Skoleleder Brovst Skole

Kontakt

Direkte nummer: 61373033

E-mail: rene.gregersen@outlook.dk

Nørresundby, den 11. januar 2024

Høringssvar vedr. anlægsloven

Beslutningen om at etablere en 3. limfjordforbindelse vest om Aalborg (Egholmlinjen) er og bliver en kæmpe fejl. Dette er der mange årsager til, men jeg vil særligt fremhæve to.

Egholmlinjen vil skabe en kæmpe støjpåvirkning på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg synes, at det vanvittigt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

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

Summa summarum er, at en udvidelse af den nuværende tunnelføring vil klart være at foretrække af flere forskellige årsager. Den østlige forbindelse vil bl.a. understøtte vendelboernes adgang til og fra det nye Regionshospital i Aalborg Øst, understøtte trafikken til og fra de store industriområder i Aalborg Øst, at udvide kapaciteten på E45 så motorvejstrafikken bliver hurtige afviklet for transit- og pendlertrafik m.m. Sagen burde være ganske klar – en vestlige forbindelse estimeres til at komme til at koste 7 milliarder, mens en udvidelse af den østlige forbindelse estimeres at koste væsentligt mindre. En del af differencen kunne med fordel anvendelse til at understøtte den kollektive trafik på tværs af Limfjorden, således der opnås et incitament for at begrænse trafikken gennem Aalborg midtby. Det må ligeledes forventes, at en vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil understøtte en øget privatbilisme, hvorfor der må forventes en øget miljøbelastning i og omkring Aalborg. En udvidelse af den østlig forbindelse vil afhjælpe de eksisterende flaskehalsproblematikker på E45. Med ønsket om at vanviddet stopper og fornuften vinder frem – der er andre og væsentligere værdier i verden/livet, end at blive ved med at ødelægge Danmark med motorveje og broer.

René Gregersen
Stigsborg Brygge 153, 2. th
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Skovsgaard Jensen (kirskov@gmail.com)
Titel: Høringssvar ifb. 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 17:58

Lovforslaget om at der kan anlægges en ca. 20 km 4 sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej syd og E 39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Mine bemærkninger:

Jeg synes at dette lovforslag skal ændres, således at man kigger på løsningen med at lave et nyt tunnelrør i den østlige ende af Aalborg. Dvs. en udvidelse af den nuværende tunnel.

Danmarks miljøpolitik siger, at der skal være større beskyttelse af dyre- og plantearter, at man skal beskytte biodiversiteten.

Her tænker jeg specifik på Egholm.

Midt i Limfjorden ligger der en smuk ø, men en dejlig natur og et rigt dyreliv. En ø som mange familier i Aalborg og omegn nyder at besøge, da den er så tæt på en storby. Et grønt område.

Endvidere er der meget fokus på Klima og grøn omstilling. Jeg tænker på det, der er i undergrunden ved gravearbejdet og den efterfølgende forurening. I miljøpolitikken er det også vigtigt at man bekæmper luftforurening.

Endvidere er der kvalitetskrav til bade- og drikkevand. Motorvejen vil køre henover Limfjorden.

En østliggående motorvej vil være en betydelig billigere løsning, så det er vel også en begrundelse for at pege på den mulighed.

Denne udvidelse indebærer at trafikken stadig skal være tæt på E39 og E 45, derfor vil det tredje rør giver mulighed for fleksibilitet mht hvilke rør der er åben for syd eller nordgående trafik. afhængig af morgen og eftermiddagstrafikken.

Som beboer i Nørresundby kan jeg ikke se at lovforslaget vil åbne op for at trafikken glider hurtigere.

Bilisterne skal relativt tæt på Nørresundby før de kan køre fra E45 og hvem vil gøre det for at køre vest om byen????

En tredje løsningen kunne være at man satser mere på offentligt transportmidler - gør det billigere og sætter flere tog og X bussen ind.

venlig hilsen

Kirsten Skovsgaard

Anders Nielsensvej 9, 1 th

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pernille Fjeldgaard (pernille@brevbakken.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:56
Bilag: Indsigelse-egholmmotorvej-2024.pdf;

Mou, Storvorde 11/01-2024

Find her vedhæftet indsigelse til motorvej over Egholm.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11, Mou
9280 Storvorde

Mou, Storvorde 11/01-2024

Sendt til Transportministeriet på mail
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Indsigelse mod motorvej over Egholm

Miljøkonsekvensvurderingen lever ikke op til lovens krav, da kendte oplysninger om forekomster af asbest i byggelinjen er blevet udeladt. Det viser aktindsigt analyseret af Tænketanken Geohav:
<https://www.tv2nord.dk/aalborg/taenketank-melder-ministre-til-politiet>

Den ene transportminister efter den anden har hårdnakket hævdet, at der ikke er asbest i tracet for motorvejen, men det passer ikke.

Der er deponeret asbest mange steder i Aalborg. Også i tracet for for Egholmforbindelsen:
Se link ang. dette: www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf

Når man hævder, at der ikke er asbest, er det fordi man sætter kikkerten for det blinde øje.

Transportministeriets målinger foretaget i 2023 af firmaet Sweco er en alibiundersøgelse for at imødegå mangler i tidligere VVM rapport.

Målingerne er gennemført på en måde, der gør det meget lidt sandsynligt at finde asbest.

Måden der er søgt på gør det meget klart at Transportministeriet ikke ønsker at finde asbest, der kan sætte en stopper for projektet.

<https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp>

Der blev den 9. oktober 2023 anmodet om aktindsigt i kommunikationen mellem Vejdirektoratet og Sweco ang. målingerne. Vejdirektoratet afslog både den 17. oktober og 6. november 2023 aktindsigt.

15. November 2023 blev der klaget til Transportministeriet over Vejdirektoratets afslag, men det endte ud i, at man ikke kunne nå at behandle sagen førend 18. januar 2024 - meget påfaldende 7 dage EFTER høringsfristen.

Dette betyder at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen.

Set udefra er det tydeligt at Transportministeren er under pres oppefra for at få gennemført motorvejen over Egholm for enhver pris. Uanset at love skal brydes, fakta skal benægtes, borgeres rettigheder skal krænkes og Aalborggængere skal ofre helbredet pga. støj, asbest og grundvand.

Samtidig med at uerstattelig natur ødelægges.

De mange benægtelser og unddragelse af information fra Transportministeriets og Vejdirektoratets side, gør at man som borger har meget lidt tillid til den demokratiske proces ang. projektet.

Enhver politiker der skal tage SÅ stor en beslutning som et gigantisk anlægsprojektet over Egholm er, bør sætte sig ind i sagen, førend der stemmes.

Hvis man som Folketingspolitiker stoler blindt på Transportministeriet og Vejdirektoratet, vil man senere finde ud af, at man er blevet ført bag lyset, da oplysninger ang. asbest er blevet tilbageholdt for Folketinget. Som Folketingspolitiker vil man være medskyldig i en miljø- og sundhedsskandale af ufattelige proportioner mange år ud i fremtiden. Vil I have det på samvittigheden, fordi I ikke brugte tid på at sætte Jer ind i sagen, eller sætter egen agenda over borgerne?

Pas på Danmark og os der bor her - det er os, der har valgt Jer. Bevis nu at I er tilliden værd.

Med venlig hilsen
Pernille F. Jensen
Hedevej 11
9280 Storvorde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. høring af Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse og Transportministerens forslag til anlægslov 2023. Høringssvar vedr. støjgener
Sendt: 11-01-2024 17:55

Høringssvar vedr. støjgener.

Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod motorvejen i Egholmlinjen.

Skrevet af Henrik Sakstrup. Talsperson i Borgerbevægelsen og pensioneret pilot.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659f9f0a94983e690da2e6fa/1704959756611/H%C3%B8ringssvar+TRM+st%C3%B8jgener+3.+Limfjordsforbindelse.+TRM.+2023.pdf>

Med venlig hilsen
Anna Dorthe Bertelsen
Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karina (karinatskov@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:51

Jeg er modstander af en motorvej i Eghomlinjen af flere grunde:

Trafik - En af dem er, at jeg mener, at **en motorvejsring** rundt om Aalborg (og Nørresundby) **er en dybt forældet løsning, som tilmed slet ikke løser de trafikale udfordringer** i og omkring byen, da den ikke aflaster de nuværende forbindelser særligt meget. VVM'en viser, at ikke mange år efter åbningen af Egholmforbindelsen vil belastningen i Limfjordstunnelsen være, som den er nu. Et reelt alternativ til Egholmmotorvejen er aldrig undersøgt, da det blot var en ekstremt overdimensioneret østlig løsning, der i sin tid blev undersøgt. I VVM'en burde derfor indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er i godt en time om morgenen fra nord mod syd og omvendt om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere uden de store omkostninger, der er ved Egholmforbindelsen.

Støj - Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. **En ny motorvej vest om og helt klods op ad byen vil forøge støjen yderligere.** Vestenvinden går som bekendt frisk over Limfjordens vande, og vinden vil bære støjen fra Egholmforbindelsen ind over mange boligområder, som i dag ikke er støjforurenede. Det drejer sig bl.a. om områderne Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg mener, at VVM'en er misvisende både ift., at der netop ikke tages højde for den kraftige vestenvind samt ift., at der opereres med, at støj på 58 dB er et acceptabelt niveau fremfor at anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

Rekreative områder - Stort set alle Aalborg og Nørresundbys rekreative områder vil blive ødelagt af Egholmforbindelsen, da den vil ligge tæt på eller gennemskære disse. Det drejer sig om den del af fjordområdet, hvor folk bader, går tur, løber, ror kajak, surfer mv. Også Østerådalene, Drastrup Skov, engarealerne vest for Hsseries, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, Lindholm Fjordpark og kolonihaverne i Lindholm ødelægges eller påvirkes væsentligt. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som flere tusinde mennesker anvender dagligt. Når der findes alternativer til Egholmforbindelsen, er omkostningerne i forhold til de rekreative områder i Aalborg og Nørresundby simpelthen alt for store.

Med venlig hilsen
Karina Skov
Stigsborg Brygge 153, 2. th.
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Nielsen (petersnielsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar Egholm-motorvejen
Sendt: 11-01-2024 17:47

Til relevant myndighed i sagen om Egholm-motorvejen,

hermed mit høringssvar.

Jeg er født i Aalborg, opvokset i Aalborg, og bosiddende i Aalborg. Jeg er 34 år gammel.

Jeg har aktivt tilvalgt Aalborg som by, på trods af mange andre muligheder, i fx Århus eller København. Dette da jeg dagligt har nydt fjorden, byens ro, og især Aalborgs vestby naturområder, særligt længst vestpå, med udsigt over egholm, og endnu længere vestpå. Så sent som i aften, sad jeg og så solen gå ned, i netop den bugt, hvor der skal placeres en motorvej.

I dette område, kunne jeg på en vindstille, og frostklar dag som idag, høre lyd af den østlige motorvej. Dette på tværs af hele byen, altså i den modsatte ende af Aalborg. Motorvejen fra øst, høres hele vejen til vest, hvor der skal placeres endnu en motorvej.

Dette skriger for enhver Aalborggenser, fuldstændigt til himlen, om at denne motorvej er en kæmpe fejltagelse!

Det er muligt, at der i diverse målinger, prognoser, statistiker, data, og andet, muligvis ikke findes et problem...

Men det gør der hos de mennesker som hver dag har levet deres liv, i den by, hvor denne motorvej skal placeres!

På trods af at have boet her hele mit liv, have mine venner her, familie her, og mit tilhørsforhold her, så agter jeg at flytte fra byen, til fx Sjælland, eller Thy, i det tilfælde at dette projekt gennemføres. Med mig tager jeg min uddannelse, og mine skattekroner, og mit kulturelle og menneskelige bidrag til byen.

**Det hører sig ingen steder hjemme, at løse trafikale problemer, med fortidens løsninger, på denne måde..
Det stritter kraftigt imod tidsånden, og det vil Aalborg som by, lide under!**

Dermed må der siges at være flere argumenter imod motorvejen over Egholm, i dette høringssvar. Det være sig både samfundsøkonomisk, miljømæssigt, rekreativt, og støj-mæssigt.

Jeg tror simpelthen at Aalborg, som by, ikke længere vil have noget at byde på, i det tilfælde at det bliver en støjplaget by, som Århus, eller København... men uden at have det oplevelseskulturelle at byde på, som disse byer har.

Jeg forudser at Aalborg som by, vil lide af (lide mere af..) fraflytning, af især veluddannede unge, der efter deres universitetsuddannelser i byen, vender tilbage til, eller flytter til andetsteds, udenfor kommunen.

Egholm-motorvejen kan være start på en demografisk død for Aalborg som by.

Dermed mit høringssvar: **Et kæmpe rungende nej til foreslået linjeføring!**

Alternativt eventuelt bør en sådan bringes til afstemning, da konsekvenser ved den førte politik, som beskrevet, kan have enorme konsekvenser, for nuværende beboere, og fremtidige!

Mange hilsner

Peter Schmidt Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Fra: Søren Højbjerg (soren@sh01.dk)
Titel: Indsigelse vedr. Supplerende miljøkonsekvensrapport November 2023
Sendt: 11-01-2024 17:47
Bilag: Høringssvar 2024 - SH01 ApS.pdf; Bilag #1_Gravearbejde afslørede farligt fund - som kommunen kendte alt til Nordjyske.dk.pdf;

Se venligst vedhæftede indsigelse og bilag.

Send bekræftelse for modtagelse.

Med venlig hilsen

Søren Højbjerg
Arkitekt & Bygningskonstruktør M.A.K.
Indehaver



SH01 ApS
Nørholmsvej 73
9000 Aalborg
E-mail: soren@sh01.dk
Mobil: +45 40 99 90 58
CVR: 40876413
Alle ydelser leveres iht. ABR18

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Aalborg d. 11. januar 2024

Til Vejdirektoratet og Transportministeriet (Den "kompetente" nationale myndighed)

På vegne af SH01 ApS vil jeg hermed på det kraftigste gøre indsigelse mod projektet med 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, og udtrykke vores dybeste bekymring over, at man som ministerium og vejmyndighed, i fuld alvor har til hensigt at lade projektet i sin aktuelle form komme til afstemning i Folketinget.

Vi vil bede om at modtage konkret og grundig besvarelse på samtlige punkter der fremføres i nærværende indsigelse.

Følgende emner lægges til grund for indsigelsen:

- **Sundhedsfarlig støj – overskridelse af den naboretlige tålegrænse**
- **Klimamæssige konsekvenser**
- **Vejlinjer gennem kendte deponier med asbestholdigt affald**
- **Påvirkning af Bilag IV-arter**

Sundhedsfarlig støj

Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej.

Af den supplerende miljøkonsekvensrapport fra 2023 fremgår det på side 2 at:

Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej.

Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj har væsentlige negative helbredsmæssige konsekvenser.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" /8/ en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser.

WHO konkluderede desuden i 2018, at der er evidens for forhøjet risiko for hjertekarsygdomme ved 59 dB.

En "væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen" med øget sundhedsrisiko til følge er fuldstændig uacceptabel. Det er samtidig uacceptabelt, stærkt kritisabelt og undergravende for folkesundheden, at Vejdirektoratet vel vidende, at det aktuelle projekt potentielt vil medføre alvorlig kritisk sygdom hos borgere i området langs motorvejen, insisterer på at arbejde videre med den nuværende løsning, og ikke i væsentlig højere grad tydeliggør de negative helbredsmæssige konsekvenser af projektet overfor beslutningstagerne. Vejdirektoratet lever i den sammenhæng på ingen måde op til deres ansvar.

Klimamæssige konsekvenser

Af rapporten Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det at:

Beregningen på udledninger i anlægsfasen viser, at den samlede CO₂e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det **derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning**

Grænseværdier for hvornår konsekvenserne for klima og miljø betragtes som væsentlige:

Drivhusgasudledninger > 10.000 t CO₂e/år

Udledning fra nedrivning

Udledning nedrivningen ville påvirke klimaet med, hvis den skete i dag, er der beregnet en samlet udledning fra nedrivningen på 62.000 ton CO₂e. En eventuel nedrivning vil altså også have væsentlige klimamæssige konsekvenser.

Af OPDATERING AF VVM FOREGHOLMLINJEN i 2021 fremgik det ellers på side 412 at:

*En mindre og midlertidig udledning fra anlægsfasen vurderes derfor at være et lille bidrag til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂, og **konsekvensen er derfor begrænset.***

Det er tydeligvis svært for jer og jeres rådgivere at afgøre hvorvidt konsekvenserne er væsentlige eller begrænsede ift. klimaet.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

På baggrund af den seneste konklusion om at CO₂e-udledningen fra anlægget vil have en væsentlig klimatisk påvirkning, er projektet ikke acceptabelt i sin nuværende form for SH01 ApS.

I rapporten Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse, har man forsøgt at fremskrive den forventede CO₂e-udledning i anlægsfasen – inklusive ”den teknologiske udvikling, der forventes til at føre til CO₂e-reduktioner” på grund af forbedrede fremstillingsprocesser eller ændrede materialevalg for eksempel.

I og med denne teknologiske udvikling ikke eksisterer, og det samtidig er særdeles uklart hvilke materialevalg man skulle kunne ændre og hvilke materialer skulle kunne erstatte asfalt og jernarmeret beton, kan fremskrivningen ikke lægge til grund for nogen som helst brugbar konklusion eller retvisende resultat.

Anlæggelsen af 3.Egholdforbindelsen med sine mange betonkonstruktioner bidrager negativt til klimaet – hvilket er stik imod det der er behov for i verden.

Vejlinjer gennem kendte deponier med asbestholdigt affald

Af Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023 side 37 fremgår følgende:

Forurenet jord

Udover de kortlagte forureninger, er der flere opfyldte områder, hvor der er risiko for, at der kan forekomme forurenet jord (Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023 side 37)

Der er ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening.

Der er ikke kendskab til omfang af eventuel udsivning af gas ved tidligere lossepladser, som i form af kuldioxid og metan kan påvirke arbejdsmiljø, afgravningsmetode og jordhåndtering.

Af korrespondancer med VD's Niels Fejer Christiansen, kan det konkluderes at VD er udmærket bekendt med specifikke forureningsforhold i linjeføringen.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Her skal navnlig fremhæves tilkørselsvejen fra Mølholmsvej til Egholmlinjen, som i projektet etableres tværs gennem et område, som i en årrække har fungeret som deponi for asbestholdigt støv, asbestfibre og asbestholdige fibercementplader fra Dansk Eternit Fabrik.

VD har iht. korrespondancen med Niels Fejer Christiansen og oversigtskort over prøveudtagninger ikke udført de relevante og nødvendige jordprøver i det aktuelle område, og kender således ikke forureningens omfang, karakter eller koncentration ift. asbest, som på grundlag af bl.a. etablering af Region Nordjyllands helikopterlandingsplads i området i 2015, kan være særdeles omfattende.

Se: <https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/kommunen-fortalte-ikke-om-farlig-asbest-det-er-uansvarligt/bc33bfaa-5dbb-4210-b073-4f2cbe69c787>

Se desuden Bilag #1

Koncentrationen af det asbestholdige affald vurderes at være betydelig og i et omfang man i Danmark ikke tidligere har skullet håndtere i umiddelbar nærhed af boligområder med bl.a. dagplejere og daginstitutioner. Det er således uvist, om det er muligt at foretage en 100 % sikker og korrekt håndtering af den asbestholdige jord, og sikre at der ikke spredes asbestfibre til de omkringliggende boligområder. Det er desuden uvist hvilken økonomisk konsekvens håndteringen vil medføre, såfremt det med sikkerhed kan konkluderes og dokumenteres at det er muligt at foretage en 100 % sikker og korrekt håndtering af den asbestholdige jord.

Det er forbundet med en klar usikkerhed, hvorvidt det er muligt at håndtere jord med ekstraordinær høj koncentration af asbestfibre på forsvarlig vis. Der skal inden projektet sendes til afstemning i Folketinget nødvendig foretages tilstrækkelige undersøgelser af jordforholdene i området hvor Mølholmsvej forlænges mod Egholmlinjen, for at opnå klarhed over de sundhedsmæssige og økonomiske konsekvenser.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Påvirkning af Bilag IV-arter

Anlæggelsen af Egholmlinjen har en række negative konsekvenser for bl.a. odderen som er en beskyttet bilag IV-art.

VD ønsker at fravige beskyttelsen med henvisning til at etablering af Egholmlinjen er af *bydende nødvendigt hensyn til væsentlige samfundsinteresser*, og at der *ikke findes tilfredsstillende alternativer*.

Som VD er udmærket bekendt med:

- Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde. (kilde: www.mst.dk)
- EU-Domstolen har anlagt en restriktiv fortolkning af fravigelsesbestemmelsen.
- Der skal være tungtvejende grunde til at fravige beskyttelsen.
- Begrebet bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser er ikke defineret i habitatdirektivet eller EU-Domstolens praksis.
- Fravigelsen må ikke hindre, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde

I den supplerende VVM side 16 fremgår det dog at man som "afværgetiltag" vil:

- Gøre områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder ved at skabe forstyrrelser i områderne.
- Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner, støj fra naturlige fjender 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 afgive afføring og urin i området
- Endelig skal der afspilles lyde hen over natten og vil dermed skræmme odder væk fra området

Her må man undres kraftigt over VD's fortolkning af forbuddet mod forstyrrelse af Bilag IV-arter.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Jeg hæfter mig desuden ved følgende udsagn i den supplerende miljøkonsekvensrapport:

- *På trods af de forslåede afværgeforanstaltninger har det ikke været muligt at udelukke en væsentlig påvirkning på den lokale bestand af odder (suppl. VVM side 14)*
- *Dette skyldes, at der ikke er dokumenteret virksomme afværgeforanstaltninger for inddragelse af yngleområder for odder (suppl. VVM side 14)*
- *Der etableres en motorvej gennem et yngle- og rasteområde for odder, og det er ikke muligt at afvise, at støj fra motorvejen vil påvirke ynglehabitatet for odder væsentligt.*
- *En påvirkning af opretholdelsen af den økologiske funktionalitet af yngle-og rasteområdet for odder vil dermed ikke kunne udelukkes*

I baggrundsrapporten for fravigelse for Bilag IV-arten odder fremgår det derimod:

- *Fravigelsen vil ved de beskrevne afhjælpende og kompenserende foranstaltninger ikke hindre opretholdelse af bestandenes bevaringsstatus for odder*
- *Projektet omfatter ikke forsætlig forstyrrelse af bilag IV-arter (side 13)*

Iht. den supplerende VVM hindrer fravigelsen netop, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde. En planlagt forstyrrelse med bl.a. hundeluftning og udledning af afføring og urin i yngle- og rasteområdet, må nødvendigvis betragtes som 100 % forsætlig. Herved er betingelserne for fravigelsen ikke er opfyldt.

Der er desuden ikke entydighed eller sammenhæng mellem konklusioner og udsagn i henholdsvis den supplerende VVM og i baggrundsrapporten.

Den manglende entydighed giver et uklart billede af konsekvenserne for den beskyttede bilag IV- art, og vidner samtidig om en proces med udarbejdelse af den supplerende VVM, hvor der ikke er udført tilstrækkelig kvalitetskontrol. Her kan man passende stille sig selv det spørgsmål, om hvilke elementer i rapporten der i øvrigt heller ikke er udført kvalitetskontrol på, og dermed heller ikke er retvisende.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Jeg hæfter mig desuden ved følgende øvrige udsagn:

- *Påvirkning af bilag IV-arter i anlægsperioden kan potentielt forekomme som følge af de kil-der til påvirkning, der er vist i Tabel 2 1.*
- *Påvirkningerne sker som følge af arealinddragelse af levesteder, ændringer i levesteders grundvandsstand, udledning af vand, sediment eller forurenende stoffer til levesteder, forstyrrelse ved støj og lys fra anlægsarbejdet samt spredning af invasive arter til arternes levesteder.*
- *I driftsfasen vil påvirkning af bilag IV-arter som følge af motorvejsanlægget i form af vejen som barriere for spredning samt støj og lys fra vejen. Vejen som barriere vil desuden medføre risiko for påkørsel af krydsende dyr.*
- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet.*
- *Projektet kan øge antallet af trafikdræbte dyr.*
- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved lys, som også kan påvirke yngle-rasteområder samt fourageringsområder.*
- *Projektet kan betyde, at populationer af dyr kan blive forhindret i naturlig spredning i landskabet som følge af forstyrrelse ved støj, som også kan påvirke yngle-rasteområder samt fourageringsområder.*

Manglende alternativer

VVM- redegørelsen for 3. Limfjordsforbindelse i 2011 omfattede udover Egholmlinjen 2 øvrige alternativer. Alternativer som også indgik i VVM'en fra 2006 og som nødvendigvis må vurderes som reelle og mulige alternativer. Der findes således mulige alternativer til Egholmlinjen. Hertil skal det bemærkes, at det ene alternativ med en ekstra tunnelforbindelse aldrig er blevet undersøgt eller justeret ift. den aktuelle omfattende byudvikling siden 2011, hvorved det på nuværende tidspunkt og det foreliggende grundlag ikke med rette kan konkluderes at denne linjeføring ikke vil kunne udgøre et "tilfredsstillende alternativ", eller ville være tilsvarende eller bedre samfundsøkonomisk forrentning end Egholmlinjen.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Grundlaget for fravigelsen iht. artikel 16, stk. 1 er således ikke til stede, og konklusionen i fravigelsesdokumentet, *Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d* er således lodret forkert.

Fravigelsen er ikke nødvendig for effektivt at bidrage til *bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser* og der findes en alternativ løsning!

Hertil skal det fremhæves at den i VVM fra 2021 vurderede samfundsøkonomiske gevinst på 0,04-0,08 % var så lav at selv mindre komplikationer ved udførelsen, forsinkelser, prisstigninger på råmaterialer, samt den generelle konjunktur og aktivitet i byggeriet vil være betydelige variabler som kan medføre ingen eller endda negativ samfundsøkonomisk gevinst. Siden 2021 har vi netop set væsentlige prisstigninger på råmaterialer, høj inflation og væsentlige rentestigninger, hvorved det er usandsynligt at projektet skulle være blevet mere rentabelt siden 2021, som man ellers forsøger at argumentere for i de temmelig overfladiske "opdaterede samfundsøkonomiske beregninger" fra oktober 2023.

Fravigelsen og en vedtagelse af en anlægslov på det aktuelle grundlag vil derimod med sikkerhed medføre at, sagen vil blive rejst ved EU-domstolen, som givetvis vil resultere i væsentlig forsinkelse og fordyrelse af projektet, og i yderste konsekvens medføre, at der ikke kan indrømmes fravigelse og projektet dermed ikke kan realiseres, hvorved der er spildt tid og skatte kroner på ingenting.

Det er vores vurdering at projektet i sin aktuelle form, og den manglende vilje til at inddrage og undersøge alternative løsninger udgør et potentielt væsentligt økonomisk tab for den danske stat, og at fremstillingen af, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer er direkte misvisende.

Det kan man som ansvarlig myndighed ikke være bekendt overfor danskerne.

Det er desuden vores vurdering at VD's og Transportministeriets håndtering af VVM-processen siden 2011 har været stærkt kritisabel og mangelfuld og direkte undergravende for demokratiet, miljøet, klimaet. Man har siden 2011 bevidst overdimensioneret alternative løsninger, og foretaget sine konklusioner på enten fejlagtigt og/eller ufuldstændigt grundlag, hvilket har medvirket til at mislede politikere i såvel Folketinget som i de respektive kommunalbestyrelser og byråd i Nordjylland.

Høringssvar fra SH01 ApS

Supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Vi håber og forventer inderligt, at denne aldeles uforståelige og unødvendigt ansvarsløse forvaltning af sin kompetence og integritet, vil blive udstillet ifm. med den kommende proces.

Med venlig hilsen

Søren Højbjerg

Arkitekt & Bygningskonstruktør M.A.K.

Indehaver

SH01 ApS

Nørholmsvej 73

9000 Aalborg

E-mail: soren@sh01.dk

Mobil: +45 40 99 90 58

CVR: 40876413

MILJØ

Gravearbejde afslørede farligt fund – som kommunen kendte alt til

Selvom kommunen selv var med i planlægningen, nævnte de ikke noget om deponiet nedenunder byggeprojekt. Det møder nu skarp kritik fra 3F



Rambøll har i et notat til kommunen vedhæftet billeder af, hvad de fandt i jorden under arbejdet. Foto: Rambøll



Thomas Lee

Journalist

02. maj 2021 kl. 06:00

Opdateret 09. maj 2022 kl. 14:22



HELAFTEN PÅ BISTRO V

10-12 smagfulde retter/serveringer

Fra kr. **595,-**



Bistro • Bar • Deli

AALBORG: Det er en af de overraskelser, man ikke har lyst til få, når man har gang i de store gravemaskiner. Det er september 2015, og byggeriet af en ny helikopterlandingsplads til lægehelikopteren er i fuld sving vest for Aalborg.

Men jorden er ikke som forventet – for under arbejdet finder man både gamle eternitplader og rester af poser, hvor der står asbesto på. Arbejdet stoppes, og der tages tre prøver – alle tre viser, der er asbest i jorden.

For arbejderne, regionen, der har bestilt arbejdet, og Rambøll, der er konsulent på projektet, kommer det som en overraskelse. De vidste ikke, Aalborg Kommune tilbage i 1970'erne lavede et deponi netop her til affald fra eternitfabrikken – for det havde kommunen ikke nævnt i planlægningsarbejdet.

Gammelt, farligt affald

Deponiet, der ligger lige vest for Renseanlæg Vest, stammer fra slutningen af 1970'erne.

Dengang søgte Aalborg Kommune om tilladelse til at lave en inddæmning i fjorden, så man fik noget mere plads, man så kunne fylde op med affald fra eternitfabrikken.



Affaldet fra Dansk Eternit-Fabrik blev deponeret i et inddæmmet område på gammel fjordbund. Luftfotos: Flyfotoarkivet/Geonord. Grafik: Christian Made Hagelskjær

Ifølge de gamle ansøgninger og tilladelser, ville der over to år blive kørt omkring 20 læs affald til deponiet om dagen. Affaldet bestod af ca. 55 procent Siporex, ca. 35 procent eternit og ca. 10 procent diverse, som dækker over brugt emballage og støv fra opfejning.

Deponiet blev dækket med jord – og har siden fungeret dels som opfyld for renseanlægget og senest som et rekreativt område med både bænke og sti langs vandet.

Da regionen i samarbejde med kommunen skulle finde en ny placering til helikopterlandingspladsen, der bruges af læge- og redningshelikopterne, valgte man placeringen her vest for renseanlægget.

Nordjyske har fået aktindsigt i processen op til byggeriet, og selvom Aalborg Kommune både

har været en del af planlægning og medforfatter til VVM-undersøgelsen, som de selv har godkendt, så har kommunen ikke nævnt deri, at de 40 år tidligere har lavet et deponi samme sted. Og at der derfor var en vis risiko for at støde på gammelt affald fra eternitfabrikken – heriblandt farlige asbestfibre, der kan føre til lungehindekræft.

Kommunen fortalte altså hverken regionen eller entreprenøren om deres eget deponi med farligt affald.



I alt blev omkring 300 tons asbestholdigt materiale kørt til deponi. Foto: Rambøll

Et svigt

Entreprenøren, Bjerregaard & Vigel Pedersen A/S, har ikke ønsket at stille op til interview om sagen. Men formanden for 3F i Aalborg, Allan Busk, mener det er uansvarligt, kommunen ikke har fortalt, hvad der lå i jorden, inden arbejdet gik i gang.

- Det er da et svigt. Der er jo nogle mennesker, der kan have fået asbest i lungerne på baggrund af det her.

- Man tror ikke på det, når man tænker på, vi er i det 21. århundrede. Man kunne forstå, hvis det var i 1800-tallet, at den slags ting kunne ske. Det burde under ingen omstændigheder kunne ske i dag, fastslår han.

Ifølge VVM-undersøgelsen for landingspladsen har man vurderet jorden blandt andet ud fra de oplysninger, der er tilgængelige i Miljøportalen. Et centralt register over forureninger, som trækker sine oplysninger fra regionerne. Det er nemlig regionerne, der kortlægger jordforureninger.

Men Region Nordjylland var ikke nået til at kortlægge dette område endnu på daværende tidspunkt. Det fortæller Kenn Mortensen, der er kontorchef i kontoret for jordforurening i Region Nordjylland. Ifølge kontorchefen kortlægger man forurenede områder i en prioriteret rækkefølge, hvor områder med drikkevandsinteresser har førsteprioritet.

Med andre ord – der var altså ikke nogen oplysninger om deponiet at trække fra regionen. Alligevel har kommunen i planlægningsarbejdet ikke oplyst, hvad de selv tidligere har foretaget sig på området.

Regionen fik desuden taget nogle jordprøver inden arbejdet gik i gang – men de viste ikke tegn på asbest, da man ikke testede for det.

I en mail til Aalborg Forsyning, det kommunalt ejede selskab, der ejer grunden, skrev regionens bygherrerådgiver dengang:

- Det er særdeles uheldigt, at I ikke loyalt har oplyst os om, at der er asbestforurening i jorden, hvor vi har aftalt etablering af helikopterlandingsplads. Dette skulle være oplyst i forbindelse med fremsendelse af lejekontrakt til os.

Efter man konstaterede, der var tale om asbest, fortsatte arbejdet med pladsen efter de gældende sikkerhedsregler. Og de er strikse, fortæller Allan Busk.

- De er rimelig strikse, for asbest skal man virkelig passe på. Vi har rigtig mange medlemmer, som har mistet livet på grund af asbest – selvfølgelig mest arbejdere på de fabrikker, hvor det har været anvendt i stor stil. Men det er farligt, og det er bevist mange gange på højeste sted, at det giver kræft og andre sygdomme. Så de er strikse, og derfor synes jeg, det er helt uhørt det her.



Jorden, hvor det gamle deponi ligger, er i dag ejet af Aalborg Kloak, som er ejet af Aalborg Kommune. Regionen lejer arealet, indtil helikoptererne i fremtiden skal lande ved det nye sygehus. Foto: Rambøll

En fejl

Fungerende rådmand for energi og miljø, Per Clausen (EL), er enig i, at arbejderne burde være blevet oplyst om det farlige, asbestholdige affald, inden de gik i gang med at grave.

Hvordan kan det gå til, at Aalborg Kommune, der ved, der skal bygges oven på et gammelt deponi, ikke fortæller det i processen?

- Det kan jeg ikke sige med sikkerhed. Jeg formoder, det er fordi, man ikke har været opmærksom på det, fordi man har vurderet, at registreringen af de her deponier er sket efterfølgende i regionen. Og det derfor er dem, der har haft overblikket over det, siger Per Clausen, der dog understreger, det er en fejl, den oplysning ikke blev videregivet.

- Om det så er en fejl, man kan direkte henhøre til Aalborg Kommune, det skal jeg ikke kunne sige. Men det er selvfølgelig en fejl, at man ikke er opmærksom på det, før man starter byggeriet. Det er jeg helt enig i.

Vil ikke placere ansvaret

Rådmanden vil ikke bruge ressourcer i dag på at finde ud af, hvem der begik fejlen dengang, men erkender kommunen burde have sagt noget.

Del artiklen

- Jeg synes, det er helt afgørende, den information skulle have været givet – og hvis Aalborg Kommune havde den information, og det burde Aalborg Kommune have, så skulle kommunen selvfølgelig have givet den.

- Grundlæggende er der begået en fejl, og i den udstrækning at Aalborg Kommune er involveret i den fejl, så skal vi selvfølgelig sikre os, at det ikke gentager sig, siger han og fortsætter:



BYGGERI

Historisk bygning skal gennemrenoveres, og det har sat arkitekten på en særlig opgave

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm - Høringssvar vedr. retssikkerhed
Sendt: 11-01-2024 17:42

Høringssvar vedr. retssikkerhed.

Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen imod motorvejen i Egholmlinjen.

Skrevet af Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659aa470c7059426f110988a/1704633456450/Retssikkerhed.pdf>

Med venlig hilsen

Anna Dorthe Bertelsen

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette og Per Bussborg Dall (bussborg.dall@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 17:10
Bilag: Indsigelse mod motorvej over Egholm.docx;

For mig giver det mening at udvide den nuværende forbindelse med to ekstra rør samt udvide tilkørselsforholdene til tunnellerne. Det giver god mulighed for at regulere trafikken i myldretiden, så der er 3 rør åbne for myldretidsretningen, den kan så vendes til myldretiden skifter retning. Det giver også god mulighed for at trafikken kan glide, hvis et af rørende skal repareres.

Selvom Egholm-motorvejen bygges vil der stadig ske uheld i tunnellen. Hvad hjælper det ved uheld i tunnelen – eller blot på den nordlige side af den kommende Dal-udfletning -, at lede trafikanter som skal til Fr.havn over på Egholm-motorvejen? Så ender de på Hirtshalsmotorvejen med de komplikationer det kan ha – det er jo en kæmpe omvej. Og ikke mindst hvad med dem som kommer Nordfra mod syd på den gamle motorvej – hvordan skal de komme over på Egholmmotorvejn??

Hvis trafikanter på vej mod Nord er kommet forbi udfletningen til Egholm-motorvejen, skal de stadig ved omkørsel ledes gennem byen. Måske endda værre end tidligere, hvis de søger mod den nye motorvej gennem midt- og vestbyen. Ellers er der ingen forskel i forhold til i dag. Og det er meget værre med trafikken nordfra mod syd.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre. Det er meget logisk, at udvide den gamle motorvej med 2 nye tunnelrør – det vil løse langt de fleste problemer i forhold til en motorvej hen over Egholm.

Se i øvrigt vedhæftede for mange andre grunde til at opgive en 3. Limfjordsforbindelse hen over Egholm

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

<https://nejtilegholmmotorvej.dk/vvm-anlaegslov-2023/aktuelle-hringssvar-fra-borgerbevægelsen>

Med venlig hilsen
Per Bussborg Jensen
Vestre Alle 49
9000 Aalborg

Høringssvar vedr. anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Hermed mit bidrag til, hvorfor en motorvejsforbindelse over Egholm ikke er en god ide.

Logik:

For mig giver det mening at udvide den nuværende forbindelse med to ekstra rør samt udvide tilkørselsforholdene til tunnellerne. Det giver god mulighed for at regulere trafikken i myldretiden, så der er 3 rør åbne for myldretidsretningen, den kan så vendes til myldretiden skifter retning. Det giver også god mulighed for at trafikken kan glide, hvis et af rørende skal repareres.

Selvom Egholm-motorvejen bygges vil der stadig ske uheld i tunnelen.

Hvad hjælper det ved uheld i tunnelen – eller blot på den nordlige side af den kommende Dal-udfletning -, at lede trafikanter som skal til Fr.havn over på Egholm-motorvejen? Så ender de på Hirtshalsmotorvejen med de komplikationer det kan ha – det er jo en kæmpe omvej. Og ikke mindst hvad med dem som kommer Nordfra mod syd på den gamle motorvej – hvordan skal de komme over på Egholmmotorvejn??

Hvis trafikanter på vej mod Nord er kommet forbi udfletningen til Egholm-motorvejen, skal de stadig ved omkørsel ledes gennem byen. Måske endda værre end tidligere, hvis de søger mod den nye motorvej gennem midt- og vestbyen. Ellers er der ingen forskel i forhold til i dag. Og det er meget værre med trafikken nordfra mod syd.

En østlig løsning med ombygget tilkørsel og et ekstra rør, der både aflaster og kan være nødvej ved uheld, vil løse problemerne bedre.

Det er meget logisk, at udvide den gamle motorvej med 2 nye tunnelrør – det vil løse langt de fleste problemer i forhold til en motorvej hen over Egholm.

Rekreative områder.

Mange rekreative områder og åndehuller omkring Aalborg vil blive ødelagt eller i hvert fald blive mindre attraktive, hvis Egholmmotorvejen bliver vedtaget. Det gælder f.eks. Østerådal, det flotte naturområde omkring Drastrup, Hasseris Enge, Vestre Fjordpark, Lindholm Strandpark og ikke mindst Egholm.

Disse områder bruges af mange borgere i Aalborg og omegn til mange forskellige aktiviteter, gåture, cykelture, løbeture, skovture, skolearrangementer, børnehavearrangementer, familiearrangementer, firmaarrangementer mm., for slet ikke at tale om de store aktiviteter på selve fjorden. Disse aktiviteter vil blive stærkt svækket, rent natur-, lugt- og støjmessigt, hvis Egholmsforbindelsen bliver en realitet.

Der er heller ingen tvivl om, at fugle- og dyreliv vil blive påvirket negativt af en sådan forbindelse. Selve Egholm er en Oase her i vores by, det er da helt fantastisk og ekstraordinært.

Alt for mange rekreative områder vil simpelthen blive spoleret af Egholmmotorvejen - det vil være synd og skam for os alle - og ikke mindst for næste generation.

Og også for mindst 100.00 turister årligt.

Støj:

Jeg bor tæt på Hasseris og færdes meget i Høje Hasseris, hvor der er en pragtfuld udsigt ud over Limfjorden, Egholm og Vendsyssel - og i øvrigt også til Himmerland, hvor man i klart vejr kan se helt til Tinghøj Tårnet 40 km borte, syd for Rold skov - og samtidig også en del af motorvej E45 syd for Svenstrup 10 km borte. Ganske rigtigt, jeg er på en af Aalborgs mange toppe - som i øvrigt fortsætter til Skalborg. Der er en fremherskende ro og mange har fundet dette herlige sted at gå, løbe og cykle ture med den pragtfulde udsigt - og specielt i skumringen kan de flotteste solnedgangens opleves i selskab med fuglene, som synger solen ned.

Det er ingen hemmelighed, at der overhovedet ingen beskyttelse er mod vestenvinden i dette område - og vestenvind er der jo oftest. Det er også logisk for de fleste, at hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet vil det pga. vestenvinden være helt umuligt at støjdampe larmen fra motorvejen i de højdedrag, som ligger øst for Egholmvejen - og det berører Skalborg, Høje Hasseris, Skovbakken og på Nørresundbysiden Lindholm Høje og området omkring Skansevejen. Der vil også komme lugtgener ført med vestenvinden.

Det flotte view, jeg netop har beskrevet, bliver i hvert fald i mine øjne, samtidigt totalt spoleret med udsigten henover en motorvej - og det vil være både mod Syd, Nord og ikke mindst vest.

Det er da meget ulogisk at etablere en motorvej vest for beboelige (og for den sags skyld også ubeboelige) højdedrag, hvor det vil være umuligt at støjdampe mod.

Endvidere færdes jeg meget i Aalborgs vestby - og på Egholm - her vil støj og lugt fuldstændig splitte området af.

Økonomi Vest contra øst mm.:

Det her kan gøres grønnere, hurtigere og billigere.

Det er uansvarligt at træffe en beslutning uden at mere klimavenlige og mindre indgribende løsninger er undersøgt.

Beskrivelsen af en øst-løsning i VVM'en fra 2011 var overdimensioneret. Den løsning var dermed ikke korrekt belyst.

Jeg ser gerne at en mindre omfattende og mere realistisk løsning med et ekstra tunnelrør i øst undersøges sammen med en afkørsel fra E45 til City Syd. Støj ved boliger langs den eksisterende E45 er et kæmpe problem. Støjreduktion her skal medtænkes og udføres i starten af anlægsprocessen.

Løsningen skal tage udgangspunkt i nuværende + fremtidig planlagt byudvikling i og omkring Aalborg. Og skal entydigt afspejle de bindende mål i Danmarks Klimalov herunder en "grundig vurdering af klimaeffekten af større anlægsprojekter."

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag. Det vil derfor til gavn for borgere i Aalborg, både øst og vest, at der udføres en ny og seriøs undersøgelse vedr. en østforbindelse.

Egholm:

Egholm -Aalborgs oase.

Egholm – en lille, støjfri og idyllisk ø, i Aalborg vest, tæt på Aalborg centrum. Blot 5 minutter med færgen (som i sig selv er en frisk og herlig oplevelse) – og man er pludselig – ja, ikke bare "på landet", men i naturen - simpelthen en Oase midt i Aalborg..

Man kan vandre på Egholm, og opleve både skov, marker, og ikke mindst stranden, med lavt vand, krabber, og i sæsonen, masser af "baby"-rødspætter om fødderne. Man kan opleve fugle, samt måske være heldig at se den spættede sæl.

Alt dette under 5 km. Fra Aalborg centrum!

Den vestlige del af Egholm og de lave vande mod vest er en del af et internationalt fuglebeskyttelsesområde, og Egholm er hjemsted for flere sjældne, eller ligefrem truede arter, f.eks. lysbuget knortegås, strandtudse og langstilket filtrose.

På vores lille ø findes desuden både lejrplads og shelters, samt en traditionsrig restaurant, og en stor, privatbetalt, naturpark er under planlægning.

Egholm er fuldstændig unik, som den lille perle af natur og fred den er, så tæt på en stor by som Aalborg! Sammen med områderne syd og nord for øen, er den uvurderlig som rekreativt område, og er i høj grad med til at gøre Aalborg attraktiv.

Ifølge Aalborg kommunes egen hjemmeside, besøges Egholm hvert år af op mod 100.000 mennesker, såvel aalborgensere som turister.

Aalborg kommune praler altså gerne af vores unikke lille ø – men er alligevel parat til at slagte den, ved at lave en motorvej henover! – For naturligvis bliver Egholm aldrig den samme, hvis motorvejen bliver en realitet! Aalborg gør heller ikke..

Natur

En motorvej, der er planlagt helt tæt langs Aalborg Vest, hen over Egholm og op over Lindholm i 10 meters højde.

Tæt på børn, voksne, dyr, gennem skov og eng, over strand og vand. Gennem sjældne og pressede dyrearters levesteder. Fredelig grønne områder påvirkes af støj og mikroplast. Dejlige steder, der vækker minder for mange i Aalborg: Friluftsbadet, Egholm, Drastrup Skov, Verdens Ende, Lindholm Høje... for bare at nævne nogle få. Disse steder vil mere eller mindre miste deres værdi som steder, hvor vi kan slappe af og lade op.

Der findes bedre og billigere og langt mere moderne alternativer, der bør undersøges.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet opdaterer VVM'en for kun én linjeføring uden at se på alternativer, der er mere skånsomme for vores mennesker og miljø og natur.

Jeg ser frem til et retvisende beslutningsgrundlag med belysning af disse alternativer, navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i øs, mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med effektive støjværn på E45 og gerne andre klimavenlige optimeringer af trafikforholdene.

Forurening:

Utallige undersøgelser viser, at støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give massiv trafikstøj i hele byen. I forvejen er vestbyen i Aalborg grundet vestenvinden konstant udsat for støj fra lufthavnen.

Strandegnene på sydsiden af Limfjorden mod Egholm indeholder værdifulde vandreservoirer, som blandt andet binder forurening og CO2. At mindske dem, vil give yderligere CO2 udslip. Tiden er løbet fra klimaskadelige infrastruktur.

På stranden over mod Eghom (stadig på sydsiden af fjorden), er et gammelt asbestlager bestående især af tagplader nedgravet. Oprydningen af dette er ikke indregnet i prisen for den nuværende linjeføring. Men bør dog ryddes op alligevel.

Motorvejslinjeføringen vil komme til at gå gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Rimelighed

Det er vel rimeligt, at de ønsker beboere som kommer til at bo tæt på motorvejen vejer mere end de virksomheder, beboere og erhverv som får gavne af motorvejen i det nordjyske. Det er trods alt førstnævnte, som vil blive generet af støj, forurening og udsigt og som vil påvirke deres vanddepoter, natur, rekreative områder mm - derfor burde der laves en undersøgelse, hvor mange af disse som ønsker denne vanvittige motorvej - jeg er sikker på, at det vil være et overvældende flertal af disse, som er modstander af motorvejen. Derfor bør beboere i Dall, Drastrup, Hasseris, Lindholm og højdedragene i disse områder mm. blive involveret i en meningsmåling ang denne motorvej - det vil være ret og rimeligt.

Desuden er det urimeligt, at der ikke siden 2014 er undersøgt alternative muligheder for en 3. limfjordsforbindelse, f.eks. mod øst - tilstødende den allerede eksisterende motorvej. Der er sket meget siden undersøgelsen fra 2014, bl.a. er industrien øget gevaldigt øst for Aalborg samtidig med, at det nye superhospital ligger her - så her skal der alligevel udbygges til- og afkørselsveje.

Det er også beskæmmende, at en motorvej vest for højdedragene i Aalborg Syd og vest samt Lindholm i vest vil blive meget støjplaget af en kommende motorvej, det vil være umuligt at skærme støjen op ad til - og vinden kommer jo for det meste fra vest - det vil forøge støjen op ad til. Endvidere vil motorvejen flere steder blive opført i fra 4 -10 meters højde, det vil både syns- og støjmæssigt gøre opførelsen til en katastrofe.

Sanselige indtryk bliver spoleret.

Prøv at stå på Høje Hasseris med udsigt ud over Himmerland til den ene side, Limfjorden og Egholm lige frem og Vendsyssel til den anden. Et dejligt syn, med tilhørende fuglesang og dejlig frisk luft, en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at stå ved "Verden ende" i Lindholm søpark med udsigt til Egholm og limfjorden mod vest, med udsigt til sæler, svaner, gæs og et rigt dyreliv vedfjorden. Et dejligt syn, med masser af frisk luft med vestenvinden, en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til gå-, cykel- og løbeture.

Prøv at tage færgen til Egholm, gå øen en rundt på en dagtur - eller cykel øen rundt - begge med masser af mulighed for pauser med udsigt til et rigt dyreliv, en befriende oase midt i en pæn stor by. Tag de mindre børn med til de børnevenlige strande, fang krabber eller hold skovtur på de mange lækre pladser rundt om på øen. Tag familien med på weekendophold på den store lejrplads med shelters og nyd den dejlige fred og ro. Mange skoler og børnehaver bruger øen som udflugtsmål for hel- eller halv-dagture til et sted, hvor der er masser af aktiviteter og ikke mindst fred og ro. En sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r borgere i hele Aalborg daglige positive oplevelser - og

inspirerer til sammenhold og fællesskab på et meget fredeligt område for familier, firmaer, skoler, børnehaver, institutioner mm.

Prøv at sejle på Limfjorden fra Aalborg mod Egholm - i kano/kajak, i sejlbåd, i motorbåd eller på paddleboard og nyd fuglelivet, udsigten, landskabet, naturen, sælerne - ja selv en delfin i ny og næ. Det er der rigtig mange som gør i dag. Tag på aftentur og nyd solnedgangen i vest. Igen en sanselig oplevelse for syn-, høre- og lugtesans som gi'r ro og afslapning i krop og sjæl - og som netop gi'r sejlere i dette område daglige positive oplevelser - og inspirerer til fællesskaber og sammenhold,

Alle disse sanser vil lide et frygetligt knæk, hvis Egholmotorvejen bliver til noget, det er ganske logisk - og en tragedie. Det vil gå ud over borgernes velbefindende, det vil smadre alle de friområder som ligger mod vest og Aalborg vil blive en by uden særlig mange rolige åndehuller. Det er en skandale. I værste fald vil det bringe depressioner til mange af Aalborgs borgere.

Konklusion på mit Høringssvar:

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

Min begrundelse er baseret på ovenstående samt de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

<https://nejtilegholmmotorvej.dk/vvm-anlaegslov-2023/aktuelle-hringssvar-fra-borgerbevgelsen>

Med Venlig Hilsen

Per Bussborg Jensen

Vestre Alle 49

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Schirrer Rasmussen (hellesr1@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmlinjen
Sendt: 11-01-2024 16:56

Høringssvar vedr. Egholmlinjen

- 1)
Egholmlinjen bekymrer mig meget:
Hvordan vil man undgå fatale naturødelæggelser i Limfjorden og på Egholm, i Hasseris og Sofiendal Enge, i Lindholm og Voerbjerg?
- 2)
Jeg er uforstående over, at der ikke arbejdes for et oplagt alternativ som forslaget om en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45:
Hvad er begrundelsen for det?
- 3)
Udryddelsen af nedenstående dyr er dybt uansvarligt:
Hvordan vil man overholde lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der beskytter oddere, flagermus og strandtudser?
- 4)
Vi ved, at der er fyldt op med asbest i jorden:
Hvordan vil man sikre, at de store asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden, IKKE får sundhedsskadelige konsekvenser ved gennempløjning af jorden?
- 5)
Div. eksempler fra støjplagede steder viser tydeligt, at trafikstøj er skadelig:
Hvordan vil man undgå den sundhedsskadelige støj, der vil omkranse Aalborg?
- 6)
Vi skal passe på vores vand:
Hvordan vil man undgå den høje risiko for, at drikkevandsområder i Drastrup ødelægges?

Jeg er imod Egholmlinjen!
Konsekvenserne af denne er aldeles uacceptable, at Folketinget bør afvise, at Egholmlinjen laves.

Med venlig hilsen
Helle Schirrer Rasmussen

Løvtikkevej 70
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Mølby Henriksen (henriksen_hanne@hotmail.com)
Titel: Høringssvar: Bekymring om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:47
Bilag: Høringssvar.docx;

Kære transportminister Thomas Danielsen

Vi skriver til dig for at udtrykke vores bekymring over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

En motorvej hen over den lille ø vil påvirke både klimaet, biodiversiteten, miljøet og livet i Aalborg. Og så vil den sætte hak i den tillid, vi gerne ville møde vores politikere med. Det er en høj pris at betale. Og det er en beslutning, der rækker langt ind i fremtiden. Derfor håber vi, at du vil tage dig tid til at stoppe op og overveje, om der vitterlig ikke findes en bedre løsning.

At bruge over 7,3 milliarder kroner på en firesporet motorvej vest om Aalborg er forkert fordi:

KLIMA

- Mere motorvej fører til flere biler på vejene og mindre offentlig transport.
- Den CO₂, der bliver udledt alene fra anlægsfasen, vil også påvirke klimaet negativt og give hele projektet et samfundsøkonomisk underskud.

NATUR, MILJØ OG BIODIVERSITET

- En motorvej her risikerer at forurene grundvand og drikkevand.
- En motorvej her risikerer at frigøre asbest fra de store depoter langs fjorden.
- En motorvej her risikerer, at man ikke kan beskytte flere truede dyrearter.

LIVET I AALBORG

- En motorvej så tæt på byen vil føre til øget støj. Ifølge Vejdirektoratet kan vi forvente, at motorvejen kan høres i flere kilometers afstand. 28.000 mennesker vil komme til at leve i støj, som på alle måder er sundhedsskadeligt.
- En motorvej vest om byen vil føre til mere trængsel og flere biler i Aalborg Vestby. Det vil skabe en mere usikker skolevej for børn og unge på bydelens fire grundskoler og ungdomsuddannelserne og for alle andre bløde trafikanter.
- Bydelens skoler og børnehaver ikke længere vil have adgang til naturoplevelser og grønne åndehuller i aktiviteter og undervisning.
- Byens rekreative områder spoles. Det gælder både naturen på Egholm og i Lindholm, kolonihaverne, Vestre Fjordpark med friluftsbadet og de mange vinterbadere, sejlere og roere. Det vil påvirke mange menneskers livskvalitet og ødelægge en stor del af byens sociale liv.
- Aalborg vil blive omkranset af motorvej på begge sider.

TILLIDEN TIL POLITIKERNE OG DEN DEMOKRATISKE PROCES

- Vi som almindelige borgere kan ikke få svar fra vores lokale politikere og indblik i de gode argumenter for at asfaltere Egholm. "Beslutningen truffet", lyder det bare igen og igen. Det klinger hult, når selvsamme politikere i årevis har været indædte modstandere af netop en Egholm-forbindelse. Hvad har ændret sig?
- Det er svært at forstå, at politikerne både lokalt og nationalt nægter at undersøge økonomi, forrentning og konsekvenser ved en alternativ forbindelse i form af et ekstra tunnelrør. Hvorfor ikke i det mindste undersøge sagen?
- Den demokratiske proces bliver klemt af den korte høringsperiode hen over julen. Den folkelige modstand mod projektet er stor. Og ingen virker rigtig til at lytte, læse høringssvar eller være interesserede i at blive klogere. Hvor blev den demokratiske samtale af?

Og ved du, hvad det værste af det hele er?

Projektet til de mange milliarder løser ikke engang landsdelens trafikale problemer. E45 har altid været bindeleddet mellem Europa og resten af Skandinavien, og den går øst om byen. Vi er ved at bygge et kæmpe universitetshospital i Aalborg Øst. Vi udvider havnen og godstransporten i Øst. Universitetet og flere store arbejdspladser ligger i Aalborg Øst.

Det er derfor nødvendigt at løse de trafikale problemer i Øst. Det kan ske med et ekstra tunnelrør, der kan skifte retning i takt med myldretiden. Vil I ikke godt tænke en ekstra gang og i det mindste undersøge, om der findes en bedre løsning?

Håbefulde hilsner

Familien Mølby Bach
(Jesper og Hanne, Otto, Siri og Marie)
Ryesgade 25
9000 Aalborg

Kære transportminister Thomas Danielsen

Vi skriver til dig for at udtrykke vores bekymring over anlæggelsen af den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

En motorvej hen over den lille ø vil påvirke både klimaet, biodiversiteten, miljøet og livet i Aalborg. Og så vil den sætte hak i den tillid, vi gerne ville møde vores politikere med. Det er en høj pris at betale. Og det er en beslutning, der rækker langt ind i fremtiden. Derfor håber vi, at du vil tage dig tid til at stoppe op og overveje, om der vitterlig ikke findes en bedre løsning.

At bruge over 7,3 milliarder kroner på en firesporet motorvej vest om Aalborg er forkert fordi:

KLIMA

- Mere motorvej fører til flere biler på vejene og mindre offentlig transport.
- Den CO₂, der bliver udledt alene fra anlægsfasen, vil også påvirke klimaet negativt og give hele projektet et samfundsøkonomisk underskud.

NATUR, MILJØ OG BIODIVERSITET

- En motorvej her risikerer at forurene grundvand og drikkevand.
- En motorvej her risikerer at frigøre asbest fra de store depoter langs fjorden.
- En motorvej her risikerer, at man ikke kan beskytte flere truede dyrearter.

LIVET I AALBORG

- En motorvej så tæt på byen vil føre til øget støj. Ifølge Vejdirektoratet kan vi forvente, at motorvejen kan høres i flere kilometers afstand. 28.000 mennesker vil komme til at leve i støj, som på alle måder er sundhedsskadeligt.
- En motorvej vest om byen vil føre til mere trængsel og flere biler i Aalborg Vestby. Det vil skabe en mere usikker skolevej for børn og unge på bydelens fire grundskoler og ungdomsuddannelserne og for alle andre bløde trafikanter.
- Bydelens skoler og børnehaver ikke længere vil have adgang til naturoplevelser og grønne åndehuller i aktiviteter og undervisning.
- Byens rekreative områder spoles. Det gælder både naturen på Egholm og i Lindholm, kolonihaverne, Vestre Fjordpark med friluftsbadet og de mange vinterbadere, sejlere og roere. Det vil påvirke mange menneskers livskvalitet og ødelægge en stor del af byens sociale liv.
- Aalborg vil blive omkranset af motorvej på begge sider.

TILLIDEN TIL POLITIKERNE OG DEN DEMOKRATISKE PROCES

- Vi som almindelige borgere kan ikke få svar fra vores lokale politikere og indblik i de gode argumenter for at asfaltere Egholm. "Beslutningen truffet", lyder det bare igen og igen. Det

klinger hult, når selvsamme politikere i årevis har været indædte modstandere af netop en Egholm-forbindelse. Hvad har ændret sig?

- Det er svært at forstå, at politikerne både lokalt og nationalt nægter at undersøge økonomi, forrentning og konsekvenser ved en alternativ forbindelse i form af et ekstra tunnelrør. Hvorfor ikke i det mindste undersøge sagen?
- Den demokratiske proces bliver klemmt af den korte høringsperiode hen over julen. Den folkelige modstand mod projektet er stor. Og ingen virker rigtig til at lytte, læse høringssvar eller være interesserede i at blive klogere. Hvor blev den demokratiske samtale af?

Og ved du, hvad det værste af det hele er?

Projektet til de mange milliarder løser ikke engang landsdelens trafikale problemer. E45 har altid været bindeleddet mellem Europa og resten af Skandinavien, og den går øst om byen. Vi er ved at bygge et kæmpe universitetshospital i Aalborg Øst. Vi udvider havnen og godstransporten i Øst. Universitetet og flere store arbejdspladser ligger i Aalborg Øst.

Det er derfor nødvendigt at løse de trafikale problemer i Øst. Det kan ske med et ekstra tunnelrør, der kan skifte retning i takt med myldretiden. Vil I ikke godt tænke en ekstra gang og i det mindste undersøge, om der findes en bedre løsning?

Håbefulde hilsner

Familien Mølby Bach
(Jesper og Hanne, Otto, Siri og Marie)
Ryesgade 25
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Nygård Møller (lone.nygaard@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 16:45

Til Trafikministeriet

Jeg opfordrer til at forslaget til anlægslov om etablering en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm trækkes tilbage og der gennemføres en fornyet VVM-Proces.

Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelig støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Forbindelsen vil ligge lige op ad daginstitutioner, skoler, sportsarealer, friluftsbad og øvrige grønne områder, hvor byens borger nyder roen og naturen.

Forslaget vil medføre 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 tonsvis af asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik i fjorden, Såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende.

Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevandet. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurennet vand til grundvandet stor, idet de jordlag, der ligger ovenpå grundvandsreservoirene 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 kemikalier i forbindelse anlæg og uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser. Størstedelen af den fjordkrydsende trafik er lokaltrafik og ganske lidt er fjerntrafik ifl. statistikker.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra Aalborg vælge den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.

Udbygningen af Aalborg sker i Øst med nyt sygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil være nødvendig i løbet af få år.

Derfor anbefales at en 3. Limfjordsforbindelse bliver med en udvidelse af et ekstra rør i tunellen.

Min opfordring er at der gennemføres en fornyet VVM undersøgelse, hvor alternative løsninger på trafikmæssige udfordringer undersøges med forbedringer af den kollektive trafik, bedre forhold for cyklister med ekstra cykelstier og cykelbroer.

Venlig hilsen
Lone Nygård Møller
Schleppegrellsgade 39
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Else Schaumburg Jensen (elsescj@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:43
Bilag: Høring Egholmforbindelse.docx;

Med venlig Hilsen
Else Schaumburg Jensen

Høringssvar 3 Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod lovforslaget om anlæggelse af en 20 km lang 4 spors motorvej over Egholm og vest om Aalborg og Nørresundby med forbindelse til E 45.

At lægge den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm og vest om Aalborg/Nørresundby er i følge flere eksperter indenfor natur, miljø, trafik og økonomi væsentlig dyrere end en udbygning af motorvej E 45 og en tredje parallel tunnel, og det vil på både kort og lang sigt have stor negativ effekt på natur og mennesker i form af forurening og støj.

Vedr. Trafik

Det er primært myldretrafikken, der giver flaskehalsproblemer. De fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i det østlige og delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Nye beregninger viser, at flaskehalsproblemet afhjælpes bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg med en paralleltunnel inklusiv tilslutningsanlæg/veje som den billigste løsning både anlægs- og samfundsøkonomisk.

Vedr. Økonomi

Beregninger viser, at en østlig forbindelse er væsentlig billigere end en vestlig, så det vil være en samfundsøkonomisk rigtig beslutning, sammenholdt med de øvrige fordele ved den østlige forbindelse

Vedr. Støj

Med vestenvinden som den regerende vindretning, vil den vestlige del af Nørresundby og Aalborg blive udsat for en unødvendig støjbelastning. At støj påvirker mennesker negativt og kan føre til sygdomme, er veldokumenteret.

Vedr. Natur

En motorvej med tilhørende til- og frakørsler over Egholm vil påvirke naturskønne rekreative områder nord og syd for fjorden foruden selve øen Egholm, f.eks. sydlige del af Østeådalene, søerne ved Nørholmsvej, Verdens Ende, vandskisøen, Vadum Banesti mm

Egholm er i øvrigt levested for beskyttede dyrearter som odder og strandtudse, som begge er beskyttet af EU's habitatdirektiv, samt lysbuget knortegås. Det er ikke beskyttelse at jage dyrene væk, som foreslået i forhold til odderne

Vedr. Forurening

Aalborg har i mange år arbejdet for rent drikkevand og drikkevandsbeskyttelse. Et af disse områder ligger i Drastrup, og ved anlæggelse og senere brug af en vestlig motorvej vil der være stor risiko for uheld med forurening af drikkevandet som konsekvens.

Der er endvidere asbest i fjordbund og arealer, hvor tunnelen skal sænkes/laves, som vil blive frigivet, hvilket giver fare for forurening af fjorden og jorden. Forurening af fjorden kan påvirke både friluftsbad og vinterbadning mm

Jeg henviser i øvrigt til de veldokumenterede høringssvar og ekspertudtalelser, der er kommet.

Jeg forstår ikke, hvordan man kan vælge den dyreste løsning med de fleste negative konsekvenser for natur, når der er en anden mulige løsning.

Jeg håber indsigelserne nytter, så der ikke bliver bygget en vestlig motorvej, som vil få uoprettelige konsekvenser for mennesker og natur,

Til slut vil jeg gerne opponere mod, at jeg/vi som borgere har fået meget kort tid til at gennemlæse og forholde os til lovforslaget i forhold til at komme med et høringssvar. At høringsperioden går hen over julen virker intentionelt og meget lidt demokratisk.

Venlig hilsen Else Schaumburg Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annie Klausen (annie.klausen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:39

Der er taget en politisk beslutning om den 3. Limfjordsforbindelse som en del af et større forlig om trafiknettet på landsplan.

Den beslutning er ikke ordentlig undersøgt.

Konsekvenserne her er at de rekreative områder vil blive påvirket. Når vi går tur i den dejlige Østre Ådal som kommunen med rette, kan være stolt af, kan man mærke hvilke gener en motorvej vil give. Og endnu en har vi ikke brug for. Vi må passe på at vore oaser og rekreative områder med fredede dyr m.v ikke bliver ødelagt, at Egholm og områderne omkring bl.a. langs fjorden på Nørresundbysiden, ikke også bliver ødelagt af støj.

Det er svært ikke at nævne asbestforurening, skræmmende at det overhovedet overvejes at det område berøres. Ålborg har tilstrækkelig med oplevelser det netop asbest.

Endvidere virker det absurd at de mange arbejdspladser ifb det nye supersygehus ikke bliver tilgodeset med endnu et tunnelrør, som kunne aflaste det voldsomt belastede tunnelrør, vi har nu. Derforuden har kompetente ingeniører undersøgt at endnu et rør ikke på samme måde generer miljøet.

Med venlig hilsen

Annie Klausen

Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: rgb@nobis.dk (rgb@nobis.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 16:37

Til Transportministeriet

Jeg skriver for at udtrykke min dybe bekymring og utilfredshed med forslaget til anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse, som er blevet sendt i høring. Dette forslag vil få betydelige konsekvenser for området og bør ikke vedtages uden en nærmere overvejelse af de potentielle risici og alternativer.

Det er forståeligt, at der er et behov for at forbedre infrastrukturen og forbinde områderne omkring Limfjorden. Imidlertid er det afgørende at tage højde for miljømæssige og samfundsmæssige hensyn i denne proces. Jeg er bekymret for, at forslaget om 3. Limfjordsforbindelse ikke giver tilstrækkelig vægt på disse aspekter.

Det er særlig vigtigt at bemærke, at en sådan stor anlægsproces kan have alvorlige konsekvenser for miljøet, herunder påvirkninger på vandmiljøet og biodiversitet i Limfjorden. Vi bør nøje overveje de miljømæssige konsekvenser og implementere passende foranstaltninger for at minimere eventuelle skadelige virkninger.

Desuden er det vigtigt at tage hensyn til de samfundsmæssige konsekvenser af dette projekt, herunder indvirkningen på beboere og virksomheder i området. Det er nødvendigt at sikre, at eventuelle forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet og den efterfølgende drift af forbindelsen bliver håndteret på en retfærdig og ansvarlig måde.

Jeg opfordrer derfor ansvarlige myndigheder til at nøje overveje de potentielle konsekvenser af 3. Limfjordsforbindelse og arbejde på at identificere og implementere de mest hensigtsmæssige løsninger, der tager hensyn til både miljøet og samfundet.

Mit høringssvar er baseret på min bekymring for vores miljø og samfundets velvære. Jeg håber, at mine bekymringer og forslag vil blive taget i betragtning i den videre beslutningsproces, og jeg er villig til at deltage yderligere i denne vigtige dialog om udviklingen af 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen,

Rikke Gaardboe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Mangelfuldt grundlag
Sendt: 11-01-2024 16:09

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Grundlaget for VVM redegørelsen- og konklusionerne heri er mangelfulde**

- Der mangler en opdateret vurdering af alternative løsninger til den vestlige forbindelse over Egholm.

Vejdirektoratets oprindelig VVM redegørelse fra 2011 sammenligner Egholmforbindelsen med to alternative traceer (Lindholmforbindelsen og Østforbindelsen) hvor den østlige forbindelse indebar anlæg af en ny paralleltunnel med 2x3 kørebaner, således der i alt blev 12 fjordkrydsende kørebaner. Dette forslag er senere blevet kritiseret af flere af landets ledende trafikforskere, som værende unødigt dyrt og kompliceret, og der er således foreslået en løsning med en paralleltunnel med et reversibelt rør med 3 kørebaner, der løser den samme funktion som paralleltunnelen med de 2x3 kørebaner, men til en betydelig lavere pris. På trods af at VVM redegørelsen for den 3. limfjordsforbindelse er blevet opdateret 2 gange, er dette alternativ aldrig blevet ordentligt undersøgt.

- Dårlig samfundsøkonomi: Den samfundsmæssige værdi af Egholmmotorvejen er stærkt reduceret i forhold til undersøgelsen fra 2011 (ca. 3,5% i seneste VVM mod 7,8% i 2011). Der mangler sammenlignende tal for Østforbindelsen, hvor man tager hensyn til den reducerede anlægssum for den alternative løsning, tager hensyn til byudvikling med flere store arbejdspladser i Aalborg Øst, trafikken til det nye sygehus NAU samt CO2 udledning fra drift og anlægsfase.
- Overtrædelse af Habitatdirektivet: I den opdaterede VVM redegørelse konkluderes, i forbindelse med der er konstateret ynglende oddere i traceen for Egholmsforbindelsen, at der ikke findes alternativer til denne forbindelse, hvorfor der søges om fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a-d, der rummer en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV (herunder oddere). Dette er en overskridelse af gældende EU-lovgivning, idet der er et klart alternativ med en østlig forbindelse, hvor det, som det fremgår af VVM undersøgelsen fra 2011, ikke findes truede dyre arter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Asbestforurening
Sendt: 11-01-2024 15:58

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Forbindelsen vil betyde en risiko for asbestforurening samt udgøre en trussel mod vandmiljøet som følge af sedimentforurening i anlægsperioden**

- Den anvendte detektionsmetode af asbest, hvor grænseværdien er sat til 100 mg asbestfibre pr kg udtørret havbundsmateriale, er urealistisk høj, og kan ikke anvendes som bevis for, at der ikke er skadelige mængder asbest i fjordbunden.
- I de udførte beregninger i VVM redegørelsen er gravespildet sat urealistisk lavt (10%) , det har tidligere været estimeret til 20-73% afhængig af sedimenternes beskaffenhed
- Langs kysten flyder det så meget med eternit, at Aalborg kommune jævnligt fjerner det opskyllede materiale (mindst 2,1 ton) , nye analyser af data fra kommunens og regionens arkiver og gamle luftfotos tyder desuden på, at depoterne formentlig også rækker ind på nabomatriklerne. Hidtil er sagen blevet håndteret på baggrund af en rapport udarbejdet for Aalborg Kommune af konsulentfirmaet WSP, der vurderer sundhedsrisikoen som lav, så længe man blot sørger for at fjerne det synlige eternit. Men det grundlag anfægtes af Øyvind Omland, der er læge og specialist i asbests skadelige virkninger på mennesker og professor emeritus ved Arbejds- og Miljømedicinsk Afdeling på Aalborg Universitetshospital: Omland har udtalt (til Ingeniøren): "- Det er ikke i orden, at myndighederne sylter sagen og nøjes med at opsamle synlig eternit. For asbest er ikke så uskadeligt, som det bliver fremstillet i risikovurderingen. Den er fyldt med udokumenterede påstande og rummer kun én eneste videnskabelig reference i form af en 20 år gammel WHO-rapport"
- Asbestfibre er skyld i mindst 300 dødsfald om året i DK, hvor hovedparten er knyttet til Aalborgområdet. Ud over kræft i lungehinderne kan asbest forårsage kræft i lunger, strube og æggestokke, og sandsynligvis også i tyk- og endetarm, mavesæk og svælg. (Kilde: Kræftens bekæmpelse)
- Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for de lysbugede knortegæs, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, og er også en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. Ved et anlægsarbejde som en tunnel og bro til Egholm, vil der ske en forplumring af vandsøjlen, der vil true den i forvejen udsatte vegetation af ålegræs i fjorden, og derved fjerne livsgrundlaget for gæssene.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mathias Christensen (mch@pwtgroup.dk)
Titel: Høringssvar i.f.m. anlægslov til 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 15:48
Bilag: Høringssvar Egholmlinjen 2023-24.pdf;

Att.: Transportministeriet

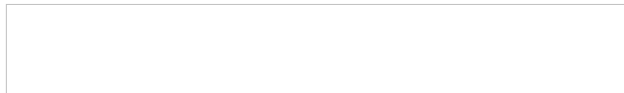
Vedhæftet er høringssvar i.f.m. høringen til den foreslåede anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Venligst kvitter for modtagelse er nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen | Best regards

Mathias Christensen
Økonomichef

T: +4572454572
M: +4551204522
E: mch@pwtgroup.dk
W: www.pwt-group.com



"This mail might contain confidential information. If you by mistake have received this mail, please confront the sender and delete the mail. If the mail contains any files it is on receivers own responsibility to open. PWT Group does not take any responsibility for lost or damaged data occurred by receiving this mail".

Høringssvar Egholmlinjen

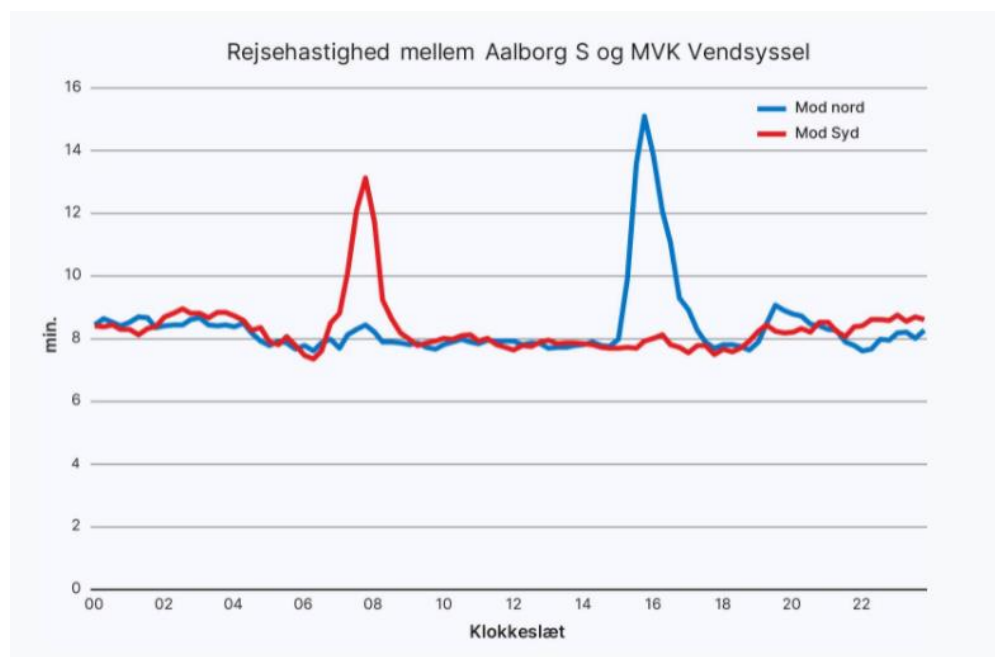
Processen omkring etablering af Egholmlinjen har været yderst kritisabel på mange områder, og etableringen af Egholmlinjen fremstår på en række punkter som værende en alt for dyr og alt for dårlig løsning på de trafikale problemer omkring limfjordskrydsningen ved Aalborg. Ligeledes vil projektet medføre store støjgener for en lang række husstande i og omkring Aalborg og Nørresundby, ligesom den miljø- og klimamæssige belastning vil være massiv. De positive argumenter for linjen synes at være få og mest af alt bero sig på, at *"hvis der ikke sker noget nu, så sker det aldrig"*. Hastværk synes desværre at være symptomatisk i hele behandlingen af projektet – herunder det særegne forhold, at anlægsloven er i høring samtidig med den opdaterede VVM og ikke først efter afslutningen af VVM forløbet.

For de mange borgere der ender med at betale prisen for den dårlige løsning – både de som bor omkring motorvejen(e), og de der skal krydse Limfjorden – er forsøget på at haste beslutningen igennem, under påskud af, at man ikke har tid til at undersøge alternativer og konsekvenser ganske enkelt uacceptabel!

Nogle af de primære problemer med etablering af Egholmmotorvejen er beskrevet nedenfor.

Trafikudfordringen med Limfjordskrydsning ved Aalborg løses IKKE med Egholmlinjen!

Den trafikale udfordring med Limfjordskrydsning ved Aalborg handler meget specifikt om biler der skal krydse Limfjorden til og fra arbejde. Aalborg er hele regionens centrum for arbejdspladser, hvorfor arbejdskraften om morgenen bevæger sig Nord til Syd og om eftermiddagen fra Syd til Nord. Dette illustreres tydeligt på nedenstående figur fra VVM 2021, hvorfor det ligeledes også tydeligt fremgår at det ikke er et problem at køre fra Syd til Nord om morgenen, og fra Nord til Syd om eftermiddagen.



I de 2 første VVM undersøgelser og beregninger aflastes trafikken i den nuværende Limfjordstunnel kun med hhv. 17% og 23%, hvorfor der ved Vejdirektoratets trafikfremskrivning ved Egholmlinjens forventede færdiggørelsestidspunkt kun vil være en reduktion på 7% af belastningen af den nuværende Limfjordtunnel (E45) i forhold til niveauet i dag. Det er simpelthen en alt for lille aflastning af den nuværende Limfjordstunnel, da belastningen minimum vil svare til et niveau, hvor der historisk også har været store trafikale udfordringer med Limfjordskrydsning.

Da aflastningen er beregnet gennemsnitligt vil den i virkeligheden højst sandsynligt være endnu mindre omkring spidsbelastningstidspunkterne (Nord til Syd fra 7-9 og Syd til Nord fra 15-17), da arbejdspladserne i Aalborg i høj grad er koncentreret omkring E45 i Øst. De 3 største arbejdspladser i Regionen – Aalborg Supersygehus (som endnu ikke er i drift), Aalborg Universitet og Siemens Gamesa – er således beliggende ØST for nuværende E45, hvorfor etableringen af Egholmlinjen vil være fuldstændig irrelevant for transport til og fra arbejdspladser beliggende omkring E45 i Øst.

I tillæg dertil vil Egholmlinjen kun tilgodese trafik i retning af E39 mod Hjørring/Hirtshals, mens trafik i retning af Frederikshavn ikke vil have mulighed for at benytte Egholmlinjen, da Egholmlinjen alene er tilkoblet E39. Dette er yderligere med til at gøre forbindelsen irrelevant, da ca. 60% af motorvejstrafikken nord for Limfjorden går i retning af Frederikshavn.

Økonomien ved Egholmlinjen er dårlig, og der "snydes på vægten"!

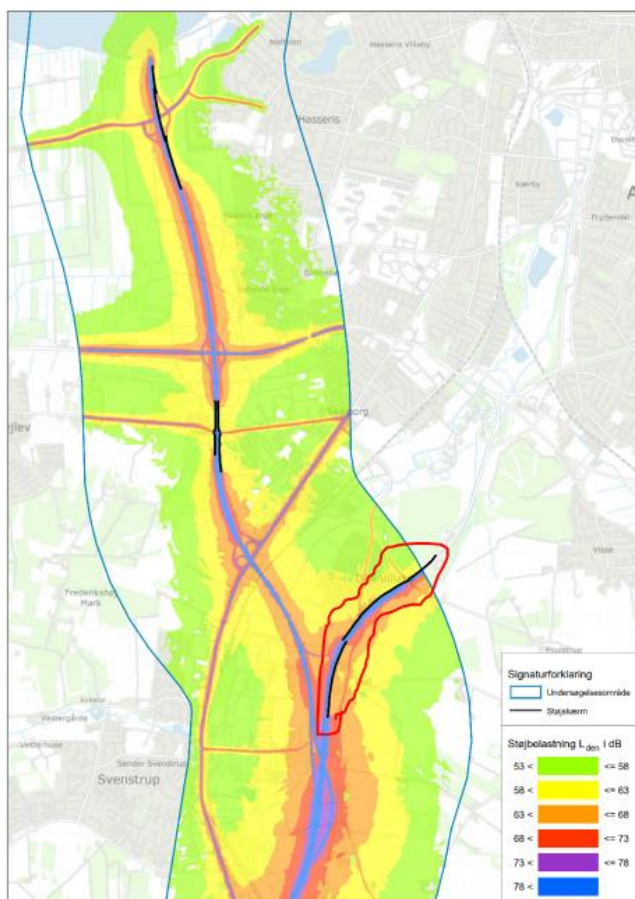
Den interne rentabilitet ved Egholmlinjen er udregnet til at udgøre 3,5%, hvilket er et absolut minimumskrav. På trods af den ekstremt lave interne rentabilitet, så opnås den positive rentabilitet alene ved flere forhold, hvor der "snydes på vægten". Såfremt disse var indregnet i projektet som de logisk korrekt burde, så ville rentabiliteten være betydeligt negativ.

Forhold 1: CO2 forureningen i anlægsfasen "tæller ikke med"

CO2 forurening i anlægsfasen er ikke kvantificeret og regnet med som en omkostning ved projektet. Det er alene den øgede CO2 pga. en stigende trafikmængde, som er indregnet i projektet. Dette er naturligvis yderst problematisk – og klimaet skelner nok ikke mellem om et øget CO2 forbrug sker som følge af anlæg eller som følge af drift. Alene at indregne den driftsmæssige påvirkning i projektet er således problematisk.

Forhold 2: Støj indregnes som en "positiv" effekt

Støj indregnes som en "positiv" effekt med hele 305 mio. DKK, hvilket jo forekommer særdeles ulogisk, og ved nærmere eftersyn ses det tydeligt at dette alene sker på baggrund af "regnearkstrylleri". Den støjæssige aflastning af den nuværende E45 er ifølge Vejdirektoratet nede på 1-2 DB, hvilket er en svært hørbar ændring. Ligeledes aflastes Limfjordsbroen/Vesterbro (hovedvejen gennem Aalborg) med under 10% trafikmæssigt ved en Egholmlinje, hvorfor den støjæssige påvirkning her ikke engang er en forbedring på 1 DB. Den "positive" støjeffekt fremkommer således alene ved at der i projektet er indregnet opsætning af støjskærme langs den **nuværende** E45 ved den stærkt støjprægede Dall Villaby. Se kort fra VVM nedenfor:



De opsatte støjskærme har dog absolut INGEN relevans for Egholmlinjen, og burde være opsat for længe siden. Nu er borgere i Dall Villaby så taget som gidsler for at projektet omkring Egholm motorvejen kan udvise en positiv rentabilitet – dette på trods af at de positive støjmæssige effekter af de planlagte støjskærme omkring Dall Villaby i praksis har lige så lidt sammenhæng til Egholm motorvejsprojektet, som en opsat støjskærm i Åbenrå eller Helsingør!

Asbestproblematikken tages ikke taget alvorligt!

Det er stærkt kritisabelt at Asbest problematikken ikke er tilstrækkeligt undersøgt og belyst inden der skal vedtages en anlægslov omkring Egholm motorvejen. Det er påpeget af eksperter at undersøgelsesmetoden af asbest i Limfjorden er mangelfuld og højst sandsynligt slet ikke vil kunne detektere asbestforekomst (<https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp>). Ligeledes er det af tænketanken Geohav adskillige gange dokumenteret, at der er findes betydelige asbestdeponier i motorvejstraceet. Et forhold som Vejdirektoratet enten bevidst nedtoner eller udelader trods omfangsrig dokumentation og øjenvidneberetninger fra da deponierne blev benyttet af Eternitfabrikken i Aalborg. Med tanke på historikken omkring asbest i Aalborg og de mange dokumenterede deponier i og omkring motorvejstraceet er det stærkt kritisabelt at dette forhold først ønskes yderligere belyst og undersøgt, når man er kommet forbi "point of no return". Dette er ganske enkelt uansvarligt og nærmer sig pligtforsømmelse af samtlige relevante myndigheder og politikere, som lader hånt om dette tvivlsspørgsmål inden beslutningen tages om anlæg af Egholmlinjen.

Bedre, billigere og mindre invasive alternativer er ikke medtaget i den opdaterede VVM.

Ved den oprindelige VVM fra 2011, så blev der alene belyst en 3. "østlig" løsning ved nuværende E45 med 2 nye tunneler – altså således at E45 i både nord- og sydgående retning blev 6-sporet hele tiden. Dette var og er et både dyrt og overdimensioneret løsningsforslag. Da den trafikmæssige udfordring omkring Limfjordskrydsning ved Aalborg åbenlyst omhandler arbejdskraftens krydsning i retning Nord-Syd om morgenen og Syd-Nord om eftermiddagen, så forekommer det utroligt, at der i den opdaterede VVM ikke er medtaget et forslag omkring anlæg af et reversibelt tredje Limfjordsrør i sammenhæng med den nuværende Limfjordtunnel. Dette ville rent logisk betyde en fordobling af kapaciteten i retning Nord-Syd om morgenen og i retning Syd-Nord om eftermiddag og således både:

1. Være et langt billigere alternativ end Egholm linjen
2. Afhjælpe og fremtidssikre kapaciteten omkring E45 i højere grad end Egholmlinjen
3. Ikke medføre nyetablerede støjgener til 26.000 borgere, hvilket vil være konsekvensen af Egholmlinjen.
4. Være langt mindre invasiv for natur og miljø i Aalborg området.

Ydermere er Lektor Emeritus fra Aalborg Universitet Anker Lohmann fremkommet med et forslag omkring en citytunnel omkring den nuværende E45 krydsning, som ligeledes fremstår som et betydeligt billigere og trafikmæssigt mere fremtidssikret alternativ end Egholmlinjen.

At ovenstående to løsningsforslag, som eksperter vurderer, vil være både billigere og bedre end Egholmforbindelsen, afvises uden yderligere politiske argumenter end at "beslutningen er taget" er simpelthen et hån mod alle danske skatteydere, og i særdeleshed et hån mod de borgere i Aalborg og Nordjylland, som på daglig basis vil skulle leve med generne af Egholmforbindelsen og det forhold at Egholmforbindelsen ikke reelt løser trængselsproblemerne ved Limfjordskrydsningen i Aalborg.

Konklusion:

Inden endelig vedtagelse af en anlægslov omkring en tredje Limfjordsforbindelse bør folketingets partier helt åbenlyst kræve følgende to forhold undersøgt:

1. Asbestproblematikken omkring motorvejstraceet samt planlagte til- og frakørsler skal undersøges til bunds af en kvalificeret og UVILDIG part inden anlægsloven vedtages.
2. De to forslag omkring 1) et reversibelt tredje rør eller 2) en citytunnel skal vurderes og sammenlignes med Egholmlinjen for så vidt angår trafik, økonomi, miljø, støj mv.

Med venlig hilsen

Stine og Mathias Mejlvang Christensen
Lindskovvej 34
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Rubæk (lr@plankonsulenten.dk)
Titel: Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 15:48
Bilag: Lene Rubæk bemærkninger.pdf;

Hermed bemærkninger til anlægsloven

Med venlig hilsen

Lene Rubæk
PLANKonsulenten
Schlepppegrellsgade 52
9000 Aalborg
Mail: LR@PLANKonsulenten.dk
mobil.: 20 77 80 00

Bemærkninger til anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Hvor blev demokratiet lige af fx siger VVM Direktivet artikel 6 stk 6 at tidsfristen i en sådan høring skal være 'rimelig' og må være under 30 dage for projekter til 10 millioner kr. Ved ikke lige om det er derfor man forsøger at holde sig under i projektet. For jeg er sikker på prisen ikke holder det har det ikke gjort længe for offentlige investeringer.

Selv Miljøministeriet ønsker længer høringsfrist for at kunne svare på høringen som kun er på 19 arbejdsdage, og de får trods alt løn for at besvare. Vi andre skal gøre det i vores fritid, hvor vi skal forholde os til et meget stort materiale.

Man må gå ud fra at I politiker er ligeglad med hvad der kommer ind af høringssvar, det er virkelig en skuffelse for vores demokrati.

Drikkevand

Hvordan tør i at spille hasard med vores drikkevand ja selv byrådet er tilsyneladende lige glade, selvom de har ofret megen tid og penge på at sikre disse vitale drikkevandsressourcer.

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. Dem vil i bare lægge en motorvej hen over og tror det er godt, men den dag de bliver forurenede hvem har så ansvaret? Det strider klart mod EU's drikkevandsdirektiv.

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

ynge- 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 dårligt i forhold til at erstatte dem med nye. Her er VVM mangelfuld. Det forhold gælder også for landindvinding 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 belejre os med en masse støj. Det får også store konsekvenser at man vil gennemføre landindvinding ved Egholm for vores rastende fugle og øvrigt dyreliv.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar til d. 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 15:42

Det her er under al kritik. Miljøet bliver tilsidesat totalt, og borgernes ret til at blive hørt undergraves. Et gennemgribende lovforslag sniges ind i en såkaldt høring, helt uhørt.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

“Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelse af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndighedens adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes

Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU
og forskningschef i medie-jura ved DMJX)

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i medie-jura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber.”

Denne anlægslov og såkaldte VVM bør omgående tages af bordet, og miljøet inddrages.

Venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50, [4.tv](#)
2300 Kbh S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik A Sørensen (henrikas@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-01-2024 15:30
Bilag: Høringssvar Lovforslag motorvej i Egholmlinjen-januar 2024.pdf;

Vedlagt høringssvar.

Venlig hilsen
Henrik A Sørensen
Tlf. +45 2010 0695



Støt Julemærkehjemmene

Aalborg den 11.01.2024/HAS

Høringssvar vedr. Udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde.

Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges forinden en endelig beslutning kan træffes.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet endnu engang opdaterer VVM-redegørelsen for kun én linjeføring uden at se på alternativer, der er mere skånsomme for mennesker, miljø og natur.

Jeg ønsker et retvisende beslutningsgrundlag med belysning af disse alternativer. Navnlig mangler en undersøgelse af mindre indgribende løsninger, såsom ét parallelt rør i øst med mulighed for vendbar trafik, en afkørsel til City Syd kombineret med effektive støjværn på E45 og gerne andre miljøvenlige optimeringer af trafikforholdene.

Siden VVM-redegørelsen fra 2011 er Aalborg vokset kraftigt både i øst og i vest. I vest primært med beboelse, i øst primært med erhverv. De store arbejdspladser ligger i øst. Sidan da er også "SuperSygehuset" kommet til. Det er ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen når behovet primært er i øst.

Forbindelsen over Egholm blev tilbage i 2011/12 blev foretrukket i stedet for en udbygning af forbindelsen i øst via E45. Dette skete på baggrund af et urealistisk opskruet projekt med en ny 6-sporet tunnel under Limfjorden. Dette gjorde at forbindelsen i øst blev fravalgt på grund af sammenligninger af samfundsøkonomien i projekterne.

Støj er sundhedsskadeligt. En motorvej over Egholm vil lukke Aalborg inde mellem motorveje og give yderligere massiv trafikstøj for rigtig mange mennesker. Dette virker yderligere paradoksalt i en tid hvor andre byer kæmper med trafikstøj og gennemfører/planlægger store projekter med overdækning af veje og jernbaner. (Eks. Hamborg og Rotterdam)

Aalborg Kommune vil gerne være "Danmarks vildeste" og med på den grønne omstilling.

Samtidig bakker et stort flertal i byrådet op om en naturødelæggende motorvej gennem Østerådal, Hasseris Enge og Limfjorden og Egholm. Det virker uforståeligt.

Som medlem af såvel roklub som kajakklub og aktiv bruger af fjorden og naturen året rundt savner jeg information om de restriktioner der vil komme for færdsel på Limfjorden og Lindholm Å.

Dette gælder både i anlægsperioden og i tiden derefter.

Jeg ved, at der fra anden side mere dybtgående bliver redegjort for flere retlige mangler i denne sag. Det drejer sig om flere problemstillinger i Miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt linjeføringens strid mod EU's Habitatdirektiv.

Disse indvendinger, er jeg helt enig i og vil bakke op om, de her af følgende klager til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre mit til, at denne gigantiske fejlbeslutning – hvis den gennemføres på eksisterende grundlag – bliver "fulgt helt til dørs".

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folkettinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling.

Med venlig hilsen
Henrik A Sørensen
Tyge Brahes Vej 42, st.
9000 Aalborg
Mail: Henrik.a.s@mail.dk
Mobil: 2010 0695

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bent Strandfelt (b9230@outlook.dk)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 15:19
Bilag: Indsigelse mod en Egholmmotorvej.docx;

Vedhæftet indsender jeg hermed min indsigelse mod en motorvej over Egholm

Mvh.
Bent Strandfelt
Tostrupvej 68.
9230 Svenstrup J

Tlf: 9939 2945

Indsigelse mod en Egholmmotorvej.

Projektet har været undervejs i flere årtier og det er indiskutabelt at der er behov for at kapaciteten over Limfjorden øges.

Igennem årene har både en østlig og vestlig forbindelse været diskuteret med fordele og ulemper. Fra begyndelsen var jeg tilhænger af en vestlig løsning, men som tiden er gået har den naturlige udvikling gjort at min holdning er ændret til fordel til en østlig forbindelse hvor der i forvejen er tilslutning til motorvejen.

For hvert år øges behovet og vi skal følge udviklingen i alle henseender og min oplevelse er at man ikke accepterer at udviklingen ikke er gået som forventet. En vestlig forbindelse ville være den rigtige løsning for 10 siden, men som udviklinger er gået bør beslutningen ændres til nutidens krav.

Debatten har hovedsageligt været om valg af en vestlig eller en østlig løsning.

Jeg opponerer i mod, at det er blevet til en meget lokal debat uden hensyn til regionalt og nationale hensyn, hvorfor man ikke kun skal se på trafikken lige omkring Aalborg

Hvis man ser på trafikken, så er det tydeligt at mest trafik relaterer sig til nord og øst på i Vendsyssel (Hirtshals og Frederikshavn) og det meste kommer syd fra, og naturligvis modsat.

Det taler derfor for en østlig forbindelse hvor motorvejen i forvejen er.

Desuden er udviklingen i Aalborg størst i den østlige del med industri, boliger, sygehus og Gigantium hvilket bekræftes af at Egnplansvej allerede til tider er underdimensioneret.

Desuden vil den tætte trafik syd fra om morgenen fra Svenstrup mod Aalborg(frakørsel 29) til Aalborg syd (28) hvor trafikken forgrener sig til Egnplansvej og ind mod Aalborg let kunne forbedres med en udvidelse af motorvejen fra 4 til 6 spor. På strækningen er der brede midterrabatter og side rabatter der gør etableringen lettere. På enkelte steder kunne nødsporet inddrages som man gør i Tyskland, hvor pladsen på korte strækninger er trang. Derefter vil det være naturligt at fortsætte til et tredje tunnelrør i Rørdal.

Jeg er ikke i stand til at vurderer miljøkonsekvenserne ved at etablerer en motorvej over øen Egholm, men det ligner lidt det der skete i Odense for mange år siden hvor man uden hensyn fjernede mange gamle bygninger i området ved H. C. Andersens hus for at udvide Thomas B. Triges gade. Få år efter vågnede befolkningen op og kunne se de uoprettelige skader der var sket på midtbyen. 50 år senere har man uden held forsøgt at genskabe miljøet. Jeg forestiller mig at yngre generationer der ikke deltager i debatten om den 3. Limfjordsforbindelse nu, om 10-15 år vil væmmes ved den beslutning der blev taget ved at fører en motorvej over Egholm. Ingen andre større byer i Danmark har denne unikke perle så tæt på bymidten. Et tab der aldrig kan genskabes.

Jeg har mange kolleger og bekendte med relationer til Vendsyssel der bor i andre dele af landet. De ryster på hoved over diskussionen og ser ingen fordele ved en motorvej over Egholm. Selv personer med sommerhuse på vestkysten ser ingen fordel ved en vestlig forbindelse. Besparelsen er så minimal set i forhold til de negative konsekvenser og øvrige rejsetid.

Jeg bor selv sydvest for Aalborg og benytter ofte Aalborg Lufthavn, derfor burde jeg have en fordel ved en vestlig forbindelse, men tidsbesparelsen er så lille at det intet betyder i forhold til den samlede rejsetid ved flyrejser, parkering, check-in, tid i gate og derefter flere timers rejse.

Derfor er der ingen tidsmæssig gevinst ved en motorvej over Egholm.

Jeg kan kun opfordre politikker og embedsmænd til at acceptere at udviklingen er gået en anden vej end forventet og derfor uden at tabe ansigt kan ændre linjeføringen til en østlig forbindelse til samfundsmæssig gavn.

Bent Strandfelt

Tostrupvej 68

9230 Svenstrup J

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Casper Knudsen (caspknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:05

Miljøkonsekvensvurderingen for en motorvej i Egholm-linjeføringen lever ikke op til kravet om at inkludere relevante alternativer. Det overdimensionerede 4-spors-projekt ved Limfjordstunnelen, der er løseligt analyseret som alternativ er åbenlyst designet med henblik på at skabe en urentabel løsning. Der er fra borgeres side præsenteret både modeller med ét vendbart rør, samt en city-tunnel til afvikling af lokaltrafikken og dermed aflastning af E45, som er langt mindre indgribende og skadelige for byen, samtidig med at de vil afvikle trafikken langt mere effektivt. Jeg henstiller således til at miljøkonsekvensvurderingen går om med henblik på at inkludere relevante alternativer, herunder en 0-løsning hvor de kendte problemer med E45 omkring tunnelen løses før beslutning om et evt kapacitetsproblem tages.

Jeg er ikke trafikforsker eller ingeniør. Jeg er opvokset i Mølholm, hvor den primære tilkørsel/frakørsel for Aalborg By vil blive etableret og har i dag bopæl i det vestlige Aalborg Kommune og arbejdsplads på Aalborg Universitet i midten af Aalborg. Min daglige cykelrute til arbejde går derfor ad Nørholmsvej (hvor tilkørselsanlægget skal placeres) og videre af Mølholmsvej, gennem Vestbyen og Aalborg Centrum. Altså de områder, der vil blive hårdest påvirket af den uigennemtænkte til- og frakørselstrafik, der skal passere igennem det vestlige Aalborg.

Aalborg Vestby, med sine gamle arbejderkvarterer, er udstyret med smalle gader, der til daglig lige akkurat løser deres opgave med trafik og parkering for bydelens beboere. Her er ingen muligheder for at udvide vejnettet uden at rydde boligkarréer.

Allerede i dag står trafikken stille timer før og efter kampen de dage, hvor stadion lægger lys og plæne til AaBs kampe, fordi selv den mindste forstyrrelse giver vejnettet forstoppelse. Det er 'træls', men det er en del af at gå på stadion i Aalborg, hvis man er afhængig af bil.

Med Egholm-motorvejen skal trafikken fra E45 skal krydse på tværs af Aalborg hver gang der sker et uheld i tunnelen (hvilket ikke er så sjældent). Og dette vil udspille sig hver gang. Dette kan beboerne i Aalborg ikke være tjent med - det vil være fuldkomment ødelæggende for en velfungerende bydel.

Trafikforskere (bl.a. Kaj Jørgensen, lektor emiritus fra AAU og Anker Lohmann) peger på, at Vestforbindelsen over Egholm også trafikalt er en dårlig løsning. Det vil kun aflaste Limfjordstunnelen lidt og kun i en årrække. Det er en meget dyrere løsning end f.eks. Forslaget om en Citytunnel, eller et ekstra vendbart tunnelrør ved den nuværende tunnel (som kunne vendes i myldretiden - som jo reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er problemer med trængsel i tunnelen). Det fremgår jo også af

Miljøkonsekvensvurderingen, at den samfundsmæssige forrentning er meget lav. Som pendler vil du komme til at spare få minutter i et par år (indtil trafikken stiger på E45 til niveau med nu) og for det skal vores bolig- og rekreative områder ødelægges, samt vores kommunale økonomi lægges i ruiner, når problemerne med asbest hober sig op og vejnettet i Aalborg Vestby ikke kan bære den øgede trafik og skal tilpasses.

Som borger i Aalborg er det en fuldstændig uforståelig prioritering for mig og det er mine skattepenge både i kommunen og staten, som skal finansiere den absolut dyreste løsning, med den laveste samfundsmæssige forrentning. Og samtidig ved alle os aalborgensere jo godt, at der ikke går mange år før Limfjordstunnelen også skal renoveres, som vil kræve endnu flere milliarder fra den fælles kasse.

På det lokale plan er det en næsten årlig kamp at holde vores lokale folkeskole kørende, fordi riges fattes penge - men når det handler om motorvej kan vi sagtens hælde milliard efter milliard ud i fjorden uden at overveje rimelige og reelle alternativer.

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremførte

argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig.

Venlig hilsen

Casper Knudsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Kruhøffer (jenskruhoffer@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 15:03

Jeg gør hermed indsigelse mod en motorvej i Egholmlinjen og opfordrer til at den bliver sat i bero indtil alternative løsninger er grundigt undersøgt.

Det findes flere realistiske løsninger af citytunnellen i Aalborg! Sådan skriver Otto Anker Nielsen. Professor og divisionsleder for Transportdivisionen, DTU Management.

Vel og mærke løsninger der ikke skader klima, miljø og natur i nær det omfang det vil ske med anlæg og drift at en motorvej i Egholmlinjen.

Det samme kan sige om 0-løsninger, hvor trængsel på E45 og tunnelen ved Aalborg søges løst ved hjælp road-pricing, samkørsel, forbedringer af tilkørsel fra og til i tunnelområdet og smart trafikteknologi.

Eksistensen af alternative løsninger er afgørende om Transportministeriet kan fravige fra bestemmelser i EU's Habitatdirektiv og EU's Drikkevandsdirektiv. Disse to direktiver beskytter henholdsvis truede (artikel 4) dyrearter og det lokale drikkevand og kan kun fraviges, hvis der er tilstrækkeligt begrundede samfundsmæssige hensyn og hvis der ikke eksisterer alternativer, hvorved overtrædelsen af drikkevands- og habitatdirektivet kan undgås.

Sagen er altså, at hvis der eksisterer alternativer til Egholmmotorvejen, skal disse undersøges med det fokus, at der ikke sker miljøovertrædelser ift. de to direktiver.

Alternativerne er der, jf. ovenfor, men er ikke undersøgt i hverken VVM 2021 eller den supplerende Miljøkonsekvensvurdering i 2023.

Der er derfor allerede sket en overtrædelse af VVM-direktiverne og hvis anlægsloven vedtages vil der yderligere ske overtrædelse af habitat- og drikkevandsdirektiverne.

Jeg opfordrer derfor til at anlægsloven sættes i bero, indtil alternativer der ikke overtræder habitat- og drikkevandsdirektiverne er undersøgt.

Venlig hilsen

Jens Kruhøffer
JKInnovation, aps (indehaver)
Dejgårdsvej 7, 9240 Nibe
Mobil 41280180

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Wodschow Larsen (wodschowjesper@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 14:46

Høringssvar til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Det er ikke bare et enestående vildt naturområde, der vil blive ødelagt af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Det er også et kulturelt set unikt område, der ville forsvinde som konsekvens af en sådan forbindelse. Det er formentlig det eneste sted i landet, hvor landbosamfundet i den grad ligger side om side med industrisamfundet. Og har gjort det i mere end hundrede år. Det er Vendsyssel med kornmarker og kreaturer midt i en stor industriby - det er landmænd side om side med arbejdere, Venstre inde i Socialdemokratiet om man vil.

Det, som en meget stor del af os kommer fra.

Men det er ikke et fortidsminde, og hensynet er ikke at bevare et monument over en tid, der var. Der er stadig landbrug på Egholm og industriarbejdspladser i Aalborg. Landmænd og arbejdere i samme by. (Og en masse andet nu om dage naturligvis).

ANSVAR

Folketinget har ikke bare et ansvar for at sikre, at samfundet har den nødvendige trafikale infrastruktur.

Folketinget har også et ansvar for at sikre, at den eksisterende kulturelle infrastruktur trives og bliver vedligeholdt.

Behovet for, at der tages hensyn til eksisterende kultur, er imidlertid ikke så nemt at måle, som behovet for nye veje eller broer. Og derfor heller ikke så nemt at forsvare. Det er en ulige kamp så at sige.

Så meget desto vigtigere er det, at det politiske niveau tager ansvar på det område.

Det er der en oplagt mulighed for at gøre her.

LØSNING

Der er ganske vist flere hensyn at tage i denne sag. Et trafikalt og et kulturelt.

En løsning med en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm tilgodeser imidlertid kun det ene hensyn, nemlig det trafikale.

En løsning baseret på udvidelse af den eksisterende (østlige) tunnelforbindelse vil tilgodese begge hensyn.

Selv hvis en løsning i forbindelse med den eksisterende tunnelforbindelse i det østlige Aalborg skulle risikere at blive lidt dyrere og transporttiden lidt længere end ved den vestlige løsning, bør der ikke være tvivl:

Det eneste ansvarlige og det i øvrigt sundt fornuftige er at vælge en løsning i forbindelse med den eksisterende tunnel i det østlige Aalborg.

PERSPEKTIV

Og så er jeg slet ikke kommet ind på:

-hvorfor det ikke er undersøgt, om mere miljøvenlige løsninger på de trafikale udfordringer med fx. tog og letbaner vil kunne bidrage til en løsning på området

-hvordan aftale om grøn transportpolitik spiller sammen med forslag om en Limfjordsforbindelse over Egholm

-hvorfor man ikke - inden beslutning om noget så indgribende og permanent som en motorvejsforbindelse - overvejer mere fremtidssikrede muligheder, evt. baseret på andre transportformer end biler, også - men ikke kun - af hensyn til kommende generationer, der er langt mere miljøbevidste end deres forældres generationer og - i tilsyneladende modsætning til deres forældre - er villige til at ofre lidt på det private område (fx transporttid), for at vinde meget på det fælles område.

Med venlig hilsen

Jesper Wodschow Larsen
Glentevej 3, 3450 Allerød

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Axel Gustafsson (soeren@dacostaclub.com)
Titel: Svar til høringen for Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 14:31

Til rette vedkommende

Jeg er meget bekymret og forarget over Jeres plan om en motorvejsforbindelse over Egholm, af flere årsager:

- 1) Jeg frygter at støj- og luftforurening vil skabe mange gener og helbredsproblemer for beboere i det vestlige og sydvestlige Aalborg.
- 2) Jeg er bekymret for dyrelivet på og omkring Egholm
- 3) Jeg er ked af at vi som aalborgensere mister et grønt udflugtsmål i nærhed til byen, som kan nås uden bil - dem er der ikke for mange af
- 4) Jeg er forarget over at man vil investere så mange penge og naturressourcer i en forbedring af de trafikale forhold for bilister, samtidig med at den kollektive transport kun bliver ringere og ringere. Har regeringen f.eks. regnet på den samfundsøkonomiske omkostning af forsinkelser i den kollektive transport? Jeg ved at sådanne beregninger laves for privatbilisme og bl.a. lægges til grund for infrastrukturprojekters rentabilitet.

Jeg håber at regeringen besinder sig og stopper projektet om Egholm-motorvejen.

Med venlig hilsen
Søren Axel Gustafsson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Justesen (hannejustesen21@gmail.com)
Titel: indsigelse vedr 3.Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 14:41
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Vedhæftet findes min indsigelse.

Jeg beder om bekræftelse af modtagelsen.

Med venlig hilsen

Hanne Justesen

Henrikvej 23

9000 Aalborg

--

Indsigelse vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm fremsendt til Transportministeriet og Vejdirektoratet.

Dato: 09.01.2024

Jeg henstiller til at forslaget til anlægsloven om den 3. Limfjordsforbindelse trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger også undersøges, da det **ikke er sket** ved de seneste opdaterede VVM-rapporter. Endvidere mener jeg, det er på sin plads at der sker en revurdering af Folketinget.

En 3. Limfjordsforbindelse er et dårligt underbygget projekt, som ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen.

Samtidigt bliver samtlige klima- , natur- , og miljøhensyn groft 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 bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmsmotorvej. Vi som borgere ønsker ikke, at vores by bliver klemt inde mellem 2 motorveje med alvorlig støjforurening til følge samt ødelæggelse af vigtige bynære naturområder,

Man skal erindre, at beslutningen om Egholmlinjen blev foretaget i 2014 – og der er sket tydelige ændringer i den udvikling af byen, som man vurderede på det tidspunkt. Vi kan erfare, at **Aalborgs udvikling** sker i øst. Både mht. boliger nord og syd for Limfjorden, samt virksomheder omkring Aalborg Havn, samt det kommende Supersygehus. Det er derfor helt uforståeligt, at man i det hele taget har fastholdt lovforslaget om at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Der er en række **asbestdeponier** ved Limfjordens nordkyst sydvest for Egholm. Det er ikke oplyst hvor mange og hvor mange ton der er deponeret, men vurderingen er, at det er betragtelige mængder. Og vi ved erfaringsmæssigt fra Eternitfabrikken i Aalborg, at mange personer har fået kræftsygdomme relateret til asbest. Vi ved også, at opgravning af deponier medfører en stor risiko for udslip og frigørelse. VVM-redegørelsen medtager ikke disse risici i tilstrækkeligt omfang, og det heller ikke er en let og sikke opgave at gøre dette, men risiciene for kræftrelaterede sygdomme er meget konsekvensfyldte i fremtiden, hvis man arbejder på og i disse arealer.

Jeg ønsker en kvittering for modtagelse af min indsigelse.

Med venlig hilsen

Hanne Justesen

Henrikvej 23, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Line (line@enilmik.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 14:33

Hej

Jeg skriver, fordi jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Den nok vigtigste grund er, at nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO₂-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO₂, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO₂-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Selvom der forventes elbiler på vejene de kommende år, udgør de stadig en klimabelastning, om end den er mindre set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO₂ med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

En anden grund er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig Stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig Generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et helt forkert ideal at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt ideal for så mange mennesker. Vi skal derimod nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Til sidst undrer jeg mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Jeg undrer mig over, at der mangler en undersøgelse af alternativer, navnlig i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet. Der findes bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, så det undgås at tage chancer på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter. Jeg vil gerne vide hvilken hjemmel, der er anvendt til kun at opdatere vestforbindelsen?

Venlig hilsen

Line Ehrenreich

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jane svart (jane_svarth@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 14:12

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg foreslår hermed at Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min henstilling har baggrund i at jeg ikke synes at der i processen omkring udkastet er taget hensyn til de relevante og gennemtænkte alternativer til en Egholmforbindelse, der allerede nu er udarbejdet af trafikforskere og borgere. Alternativer med et lavere ressourceforbrug og en langt bedre samfundsmæssig økonomi.

Desuden er jeg stærkt bekymret for at den foreslåede forbindelse medfører:

- sundhedsskadelig støj for mange aalborgensere. Der tales om 25.000 - 28.000 borgere.
- ødelæggelse af vigtige naturområder, vigtige levesteder for dyr og af vigtige rekreative områder i Aalborg.
- forurening af drikkevand og ødelæggelse af vigtige drikkevandsressourcer.
- livsfarlig forurening med asbest når der i anlægsfasen skal arbejdes på steder, hvor der er deponeret store mængder asbest. Deponier, der i sig selv allerede nu er en kilde til stor undren og bekymring.

Venlig hilsen
Jane Svart Hansen
Skovbrynet 7
9000 Aalborg

0
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gustav Corpas (gustavcorpas@gmail.com)
Titel: Høringssvar for supplerende høring af miljøkonsekvensvurdering-3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:51

Kære transportministerium,

For eller i mod motorvejen sat til side, så synes jeg processen, fremgangsmåden, selve håndteringen af sagen har været underlig og muligvis kritisabel.

Jeg undrer mig over hvorfor en motorvej over Egholm tilsyneladende er den eneste mulighed, der er blevet seriøst undersøgt.

Som borger synes jeg det har været for svært at oplede objektiv, korrekt information. Der er en del (større og mindre) ting, hvor jeg har undret mig, i en grad hvor jeg frygter at der er tale om en systematisk fordrejning af et narrativ. Hvis det er tilfældet, synes jeg vi har et stort demokratisk problem.

Jeg vil gerne fremhæve fem sådanne punkter:

1. Journalistikken har været begrænset og primært været læser-breve. Ikke dybdegravende journalistik af de mange åbne spørgsmål der er i sagen. Det virker underligt.
2. Det nævnes i den supplerende miljøkonsekvensrapport at strandtudsene er en udpræget pionerart, som kan ny-etablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder. 10 december 2022 stod der på Miljøstyrelsens hjemmeside at "strandtudehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle" [1]. Siden er ikke længere tilgængelig i dag.

Jeg er desuden i besiddelse af en mail-korrespondance, der viser at en repræsentant fra naturstyrelsen først har indvilget i et møde med en borger i Aalborg for at tale om denne beskyttede bilag-IV art. Senere aflyses mødet med den begrundelse at emnet ligger under Vejdirektoratets myndighed. Jeg kan ikke se hvordan beskyttelse af bilag-IV arter hører under vejdirektoratets myndighed.

3. Anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen har været to år undervejs. Nu får man fem uger til at sætte sig ind i rapporten og afgive høringssvar. Dette sker derudover henover julen, hvor mange mennesker har travlt med andre ting.
4. Der forefindes en rapport, der konkluderer ingen asbest i fjorden. Der er efterfølgende blevet stillet spørgsmålstegn ved rapporten [2]. Men da udgivelsen af rapporten faldt sammen med statsministerens besøg til Aalborg for at diskutere bl.a. asbest i fjorden, nåede rapporten at hindre en konstruktiv debat. Jeg synes at der i forbindelse med en vurdering bør tages højde for, at man ved lavvande har observeret store mængder eternitplader, ligge og forgå i vandkanten [3]. Det er da alt andet lige, noget man er nødt til at forholde sig til.
5. De tidligere VVM'er er blevet underkendt fordi de ikke bestod juridiske krav. Det synes jeg er bekymrende. Det vidner om, at det i høj grad er op til almindelige og frivillige borgere, at sikre et lovligt grundlag for byggeriet. Hvis vores beslutningssystem var designet ordenligt, burde sådan et problem ikke opstå.

Alt i alt synes den fri debat hindret af bestemte aktører, redegjort for i de ovenstående punkter. Derfor mener jeg ikke at det demokratiske fundament for at bygge en motorvej er i orden, fordi der mangler gennemsigtighed og information til at kunne varetage den beslutning på et oplyst grundlag.

[1] <https://web.archive.org/web/20221210020355/https://mst.dk/natur-vand/natur/artsleksikon/padder/strandtude/>

[2] <https://nordjyske.dk/nyheder/byudvikling/ekspert-saetter-spoergsmaalstegn-ved-asbestundersoegelse/4717516>

[3] <https://nordjyske.dk/nyheder/aalborg/efter-fund-ved-limfjorden-omraadet-boer-spaerres-af/e31e7ef2-b9cf-4f8a-a28b-23b62d4bf96b>

Med venlig hilsen,
Gustav Corpas

*Modtager du denne mail ved en fejl, bedes du returnere den til afsenderen uden
at videresende eller arkivere mailen.*

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM redegørelse 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:35

Alle beregninger dokumenterer, at en motorvej via Lindholm ikke løser trængselsproblemerne. Jeg har adskillige gange efterspurgt en begrundelse for valget, og har hver gang fået svaret - "der er en politisk aftale fra 2014".

I bedste fald vil den nye motorvej fastholde en uændret trængsel ved tunnellen, og fortsat har man ingen alternativ løsning, den dag tunellen skal renoveres.

For Aalborg og Nørresundby betyder den valgte løsning:

- Ødelægger de 2 eneste rene drikkevandsområder ved Aalborg/Nørresundby.
- Ødelægger store rekreative områder for beboerne i Aalborg/Nørresundby.
- Ødelægger biodiversiteten og fjerner levesteder for Art 4 arter i den valgte linjeføring.
- Øger den helbredsmæssige risiko for borgerne i Aalborg/Nørresundby grundet de store asbestdeponier der er i området, samt den støjpåvirkning beboerne udsættes for.

Samtidig betyder det, at Aalborg Kommune, skal flytte kr. 600 mio. skattekroner (skal pristalsreguleres). Kommunen er i forvejen hårdt økonomisk presset, og får absolut intet positivt ud af den planlagte placering af motorvejen.

Med venlig hilsen

Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jane svart (jane_svarth@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 13:34

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg henstiller hermed til at Udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes og at planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm opgives.

Min henstilling har baggrund i at jeg ikke synes at der i processen omkring udkastet er taget hensyn til de relevante og gennemtænkte alternativer til Egholmforbindelsen, der allerede nu er udarbejdet af trafikforskere og borgere. Alternativer med et lavere ressourceforbrug og en langt bedre samfundsmæssig økonomi.

Desuden er jeg stærkt bekymret for de at den foreslåede forbindelse medfører:

- sundhedsskadelig støj for mange aalborgensere. Der tales om 25.000 - 28.000 borgere.
- ødelæggelse af vigtige naturområder, vigtige levesteder for dyr og rekreative områder i Aalborg
- forurening af drikkevand og ødelæggelse af vigtige drikkevandsressourcer
- livsfarlig forurening med asbest når der i anlægsfasen skal arbejdes på steder, hvor der er deponeret store mængder asbest. Deponier, der i sig selv allerede nu er en kilde til stor undren og bekymring

Venlig hilsen
Jane Svart Hansen
Skovbrynet 7
9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida Tolbøll (idatolboell@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 13:30

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få konsekvenser for både klimaet, naturen, drikkevand og sundhed.

Som ung føler jeg et ansvar for at værne omkring vores klima og især vores natur, så den stadig er her, når jeg og min familie bliver ældre.

Man kommer hurtigt til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO₂, mens politikerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det. Jeg ønsker politikerne tager mere ansvar for vores fremtid.

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise.

Tiden er 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.

Tiden er ikke til at ødelægge flere levesteder for beskyttede arter.

Tiden er ikke til at ødelægge mere af vores rene drikkevand.

Tiden er ikke til at støjforurene mere i vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, for hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen Ida Tolbøll

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alice Aagaard Madsen (aagaard.8@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 13:20

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. "Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe."

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO₂-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Det tal er også en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: "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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at

trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav (<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvvgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgs spørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almDEL/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxfm_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politiske grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver

vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketetinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Alice Aagaard
Klokkestabelen 18
9000 Aalborg

Sendt fra [Outlook til iOS](#)

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 11-01-2024 12:57
Bilag: Anne Løvenskjold cvr.nr. 34110166_HØRINGSSVAR vedr. forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (2024).pdf;

Se vedhæftede høringssvar. Tekst direkte indsat herunder.

JANUAR 2024

HØRINGSSVAR

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

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

Intet har dog formidlet vigtigheden af bynær som den sundhedskrise, vi gennemlevede under coronanedlukningerne. Vi så, hvordan danskere søgte ud i naturen i hobetal. Mange befandt sig lettere chokeret som sild i tønde ude i det grønne. Vi fattes simpelthen rekreative, grønne områder og natur i vores nærhed.

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

Derfor: Spar Aalborg og Danmark og verden for endnu 20 km ressourcelugende, naturinvaderende motorvej.

Der findes masser af bedre forslag til løsning af trængselsproblemerne i Aalborg. Dem mangler vi helt at få belyst i VVM-rapporterne!

Mvh.

Anne Aall Løvenskjold Speich

Anne Løvenskjold

Cvr.nr.: 34110166

Jakob Skomager Vej 4, 2. Tv.

9000 Aalborg

hello@annelovenskjold.com

60 89 86 75

Best regards

// Anne Løvenskjold

www.annelovenskjold.com

social: @anne_lovenskjold

JANUAR 2024

HØRINGSSVAR

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



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

Intet har dog formidlet vigtigheden af bynær som den sundhedskrise, vi gennemlevede

under coronanedlukningerne. Vi så, hvordan danskere søgte ud i naturen i hobetal. Mange befandt sig lettere chokeret som sild i tønde ude i det grønne. Vi fattes simpelthen rekreative, grønne områder og natur i vores nærhed.

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

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

Anne Løvenskjold

Cvr.nr.: 34110166

Jakob Skomager Vej 4, 2. Tv.

9000 Aalborg

hello@annelovenkjold.com

60 89 86 75

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Thestrup (Ann@thestrup.one)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:52

Til Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse af følgende grunde

Støj. Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelige støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning.

Asbestforurening. Forslaget vil medføre 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 anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende. Af det opgravede sediment skønnes 10 % at spildes i og omkring fjorden undervejs til deponering i Rærup. Som trafikministeriet tidligere har oplyst på forespørgsel er der ingen kendte metoder til at oprense asbest i vandsøjlen. Det kan lede til en ny generationsforurening som ikke kan fjernes.

Drikkevandsforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevands ressourcerne for Aalborg. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden. Både i anlægsfasen og i driftsfasen er risikoen for nedsivning af forurenede 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 kemikalier i forbindelse med anlæg og senere uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

En vestforbindelse løser ikke de trafikale problemer.

Formålet med en 3. Limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser Limfjordsbroen og Limfjordstunellen.

Af trafikministeriets statistik og fremskrivning ses at kun 25 % af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister der krydser fjorden vælge den korteste og hurtigste vej: den motorvejspassage, der ligger bedst i forhold til endemålet.

Udbygningen af Aalborg sker mod Øst bl.a med nyt supersygehus og udbygningen af Aalborg Havn, derfor vil en forbindelse i vest ikke aflaste de nuværende forbindelser nok og en udbygning af øst forbindelsen vil under alle omstændigheder være nødvendig i løbet af få år.

Derfor foreslår jeg at der laves en VVM redegørelse for en øst forbindelse som grundlag for et lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen Ann Thestrup
Snehvidevej 13
9400 Nørresundby
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Cathrine Gustafsson (cgusta4@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 12:40

Kære Transportminister

Som beboer i Sofiendalsområdet har jeg set nærmere på beliggenheden af den foreslåede motorvej og jeg er stærkt imod og dybt forfærdet over at jeres analyser kan komme frem til at en så bynær motorvej er den bedste løsning.

Vi kommer til at flytte herfra, hvis det bliver vedtaget, så jeg skriver ikke bare som potentiel nabo til motorvejen, jeg skriver også som mor til den næste generation, der fortjener at arve et land og en landsdel, der ikke er plastret til i store, dyre veje, der fordrer mere biltrafik og på bekostning af både dyr og planter, men også vores egne naturressourcer: ren luft, rent vand.

Forudsætningerne for at bygge en ny limfjordsforbindelse som motorvej og i et helt nyt område af fjorden og byen, er forældede og den samfundsøkonomiske beregning er dels historisk lav, dels baseret på værditilskrivninger der ekskluderer det allervigtigste.

Projektet vil halvere Aalborgs herlighedsværdier, det vil ødelægge sårbare habitater som også fungerer som rekreative åndehuller for os i Aalborg, og dem der pendler fra Hjørring og Sæby og Pandrup kommer jo frem og tilbage hver dag alligevel (med meget meget kortere forsinkelser end os andre, der pendler i tog og bus i regionen).

Og jeg har ikke engang nævnt et ord om klima, for det ved jeg at I alligevel er ligeglade med.

Vh Cathrine Højrup Gustafsson
9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: aad leeflang (aad@leeflang.dk)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:37

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse af disse grunde

Støj. Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelige støj. Trafikstøj forøger risiko for at få hjerte-kar-sygdomme, diabetes, indlæringsvanskeligheder hos børn og demens. Aalborg har i forvejen Danmarksrekord i støjforurening fra motorvejen øst for byen og hvis byen får endnu en nord-syd gående, firesporet motorvej vest om byen vil trafikstøjen blive både uudholdelig og skadevoldende i store dele af byen, uanset vindretning.

Asbestforurening. Forslaget vil medføre 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 anslået 550.000 tons asbestholdigt affald fra Dansk Eternit Fabrik på sydsiden af fjorden, såvel som fra Lindholm siden nord for fjorden, hvor der også ligger et deponi, den tidligere Lindholm Losseplads, som er blevet tildækket med jord og nu anvendes som rekreativt område Lindholm Strandpark/ Verdens Ende. Af det opgravede sediment skønnes 10 % at spildes i og omkring fjorden undervejs til deponering i Rærup. Som trafikministeriet tidligere har oplyst på forespørgsel er der ingen kendte metoder til at oprense asbest i vandsøjlen. Det kan lede til en ny generationsforurening som ikke kan fjernes.

Drikkevandsforurening. Forslaget vil medføre alvorlig risiko for forurening af drikkevands ressourcerne for Aalborg. Motorvejen er planlagt til at løbe gennem to drikkevandsindvindingsområder, 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 kemikalier i forbindelse med anlæg og senere uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet.

Venlig hilsen
Adrianus Nicolaas Leeflang
Snehvidevej 13
9400 Noerresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:12



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Milliarder stort overskud ved at udvide Limfjordsforbindelsen på E45

Iflg. MKV2023 vil 3. Limfjordsforbindelse via Egholm koste 7,8 mia. kr., men vi ved, at en udvidet Limfjordsforbindelse ved E45 vil være ca. 2,5 mia. kr. billigere. Det er der ikke noget nyt i.

En meget markant nyhed er derimod, at en udvidet E45-løsning vil give større samfundsøkonomisk gevinst i de betragtede 60 år (10 år til anlæg og 50 år til drift). Det ser man, hvis man graver lidt dybere i de data der ligger til grund.

Politikerne har hidtil forhindret, at en E45-løsning blev regnet igennem i Vejdirektoratets modeller, og ministeren har endog gentagne gange udtalt, at VVM-analysen fra 2011, konsolideringsrapporten fra 2014 og VVM2021 var tilstrækkelige begrundelser for Egholmmotorvejen. Det kan nu modbevises og har altså hele tiden været usandt!

Ethvert vejprojekt bliver samfundsøkonomisk begrundet ved, at gevinsten, altså indtægter minus omkostninger, skal være tilstrækkelig stor over den betragtede tid, og her spiller tidsgevinsterne en afgørende rolle.

Nye fremgravede tal for tidsgevinsterne

I MKV2023 er oplyst, at de er på ca. 6,1 mia. kr., og vi har siden da levet med uvidenhed om, hvad de tilsvarende vil være for en E45-løsning. Men nye data om tidsgevinsterne er indhentet fra Vejdirektoratet (nærmest ved en tilfældighed og ikke offentliggjort i rapporten).

De analyserede data viser nemlig, at tidsgevinsten primært relaterer sig til det eksisterende vejnet med E45 og Limfjordstunnelen, hvor den nuværende og fremtidige trængsel spiller en afgørende rolle. Man sammenligner her den beregnede trafik i et nyt vejnet med det eksisterende (den såkaldte basisløsning).

Egholmmotorvejen – Fordeling af tidsgevinster

Tidsgevinster – MKV 2023	Mio. kr.	%	%
Personbiler	4.204	100	100
For eksisterende - fri rejsetid ¹⁾	1.554	37	91
For eksisterende – forsinkelsestid ²⁾	2.276	55	
For eksisterende i alt	3.830		
For nye og overflyttede - fri rejsetid	273	7	9
For nye og overflyttede – forsinkelsestid	101	2	
For nye og overflyttede i alt ³⁾	374		

1) Biler, der fastholder et valg fra basisvejnettet, og som kører uden forsinkelser E45/EHM.

2) Biler, der ligeledes fastholder et valg fra basisvejnettet, men med forsinkelser.

NB! Næsten udelukkende ad E45, da forsinkelser stort set kun opstår her.

3) Biler, der kører nye eller overflyttede ture primært ad Egholmmotorvejen.

Kilde: Vejdirektoratet

I denne tabel (kun over tidsgevinster for personbiler) ses, at 55% næsten udelukkende relaterer sig til trafik på E45, da det næsten udelukkende er her, der kan opstå forsinkelser. Hvis de 37% i tillæg deles med forholdet mellem trafikken på Egholmmotorvejen og E45, bliver dette 25%, som altså med god sandsynlighed også kan henføres til trafik på E45.

Hvis denne fordeling også gælder for den samlede tidsgevinst på 6,1 mia. kr. vil ca. 4,6 mia. kr. høre til trafikken på E45. Tillægges yderligere de 2,5 mia. kr. i mindre anlægsomkostninger fås 7,1 mia. kr., altså minimum 1 mia. mere i

samfundsøkonomisk gevinst en for Egholmmotorvejen. Derfor kan vi med god ret slutte, at en udvidelse af E45 med rigelig ekstra kapacitet i Limfjordskrydsningen let kan skabe en meget større tidsgevinst! Potentialet er ganske enkelt meget større!

[Det skal understreges, at ovennævnte beregninger er behæftet med usikkerhed og at en beregning med GMM før foretages. Det er imidlertid det, som myndighederne hidtil bevidst har forhindret. Via indsamlede lokale midler er der forventning om, at det kan lade sig gøre. Det er dog en skændsel, at erhvervsvirksomheder og lokalbefolkningen skal engageres så markant for at der over for Folketinget kan skaffes et retvisende grundlag!]

En E45-løsning vil fjerne trængselsproblemerne på E45, hvilket Egholmmotorvejen ikke vil, og effekten i forhold til Aalborg kommunes interne vejnet er desuden stort set uafhængig af, om den ekstra kapacitet tilvejebringes i vest eller i øst. Der er altså et afgørende grundlag for at konkludere, at en E45-løsning vil være meget billigere, hurtigere

at gennemføre og meget mere skånsom.

Den udvidede E45 løsning kan udføres som enten et ekstra 3-sporet tunnelrør umiddelbart øst for den eksisterende Limfjordstunnel (m. reversible kørebaner) eller en City-tunnel med 2+2 spor umiddelbart vest for den eksisterende limfjordstunnel (Citytunnel-løsningen).

Det skal præciseres, at der sammen med disse to løsningsmuligheder indgår en motortrafikvej nord for Bouet mod Vadum og en forbindelse til CitySyd samt ekstra spor flere steder på E45.

Anlæggets restværdi

Restværdien er en betydende værdi, da den er beregnet til hele ca. 1,5 mia. kr. Det fremkommer iflg. svar til mig fra VD ved, at restværdien i 2021 priser er sat til 8,5 mia. kr. i 2080. Dette tal er så ganget med diskonteringsfaktoren 0,18, hvilket giver nutidsværdien 1,5 mia. kr. Iflg. "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" er det den almindelige anbefaling, men det er ud fra investeringsteoretiske principper yderst betænkeligt at benytte dette grundlag. Man forudsætter ganske vist, at anlægget løbende vedligeholdes i fuldt omfang, men at påstå at restværdien er den samme efter at anlægget har været brugt i 60 år, kan i høj grad diskuteres. Uanset hvor godt man vedligeholder et anlæg sker der en teknologisk forringelse, som således ikke er med i betragtningen. Desuden skal der jo altid tages hensyn til, at anlægget på et tidspunkt skal nedbrydes og fjernes. Det vil jo repræsentere en betragtelig post! Hvis restværdien bliver reduceret med bare en tredjedel, er overskuddet helt væk! Under alle omstændigheder udbedes en nærmere forklaring!

CO2 udledning fra anlægsarbejdet mangler fortsat for at være retvisende

Egholmforbindelsen er samfundsøkonomisk markant dårligere end de andre i regeringens plan og professor ved DTU Otto Anker Nielsen peger på, at CO2-udledningen fra anlægsprojektet fortsat bliver redegjort for som en del af økonomien, men holdes udenfor, selv om det er kritiseret adskillige gange. Der går meget CO2 til at producere stål, cement, asfalt og grus, og entreprenørmaskiner udleder meget CO2. VD har i notatet om klimamæssige konsekvenser beregnet udledningen til mellem 349.960 og 480.380 tons, og Otto peger på, at prissætningen er til diskussion, idet Klimarådet fortsat motiverer en pris på 1500 kr. pr ton lig med omkring 600 mio. kr. Nettonutidsværdien ligger altså dermed tæt på nul, og intern rente vil være lige på grænseværdien på 3,5%. Det jo ganske utilstedeligt, at man ikke på retvisende måde redegør for det. Så stort et anlægsprojekt skal fraviges, og det er helt i modstrid med ånden i folketingets vedtagelse om 70% reduktion af CO2 i 2030, at CO2 udledningen fra anlægsarbejdet ikke oplyses som en direkte del af samfundsøkonomien for projektet.

Usikkerheder og følsomhedsberegninger vedr. forudsætninger

Det er fra forskellig side vurderet, at der ikke er en samfundsøkonomisk gevinst ved at anlægge Egholmforbindelsen. Den forrige minister og Aalborgs tidligere borgmester udtalte, at der er en gevinst, men indrømmer, at den er lille. Det i sig selv er særdeles bekymrende, og en hvilken som helst investor vil være meget betænkelig ved at risikere penge på et projekt under disse forudsætninger. I tilfælde af at der ikke er bedre alternativer til rådighed, vil man under normale omstændigheder forsøge at ændre projektet for om muligt at finde frem til en større gevinst, men er det ikke muligt vil beslutningstageren helt sikkert gå dybere ned i analysen og vurdere usikkerhederne ved de indgående data og parametre. Selv om projektet er økonomisk dårligt, kan det måske forsvares, hvis en del afgørende usikkerheder er relativt små.

Vi kan af de store tal, der lægges til grund, let se, at der er meget stor usikkerhed om slutfacit, ikke mindst når vi snakker om en 50-60-årig horisont. Vurdering af tidsgevinster er et meget stort og usikkert tal, langt større end usikkerheden ved anlægsomkostningen. Er tidsgevinsterne lavere, er der underskud. Bliver CO2 prisen som nævnt sat til 1500 kr./t, er der underskud.

Det er ganske uhørt at påstå, at der er en samfundsøkonomisk gevinst, når forudsætninger er behæftet med så store usikkerheder. Jeg er bekendt med, at opskrifterne i "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" og "Dokumentationsnotat for den samfundsøkonomiske diskonteringsrente" fra 7. januar 2021 tilsammen udgør "drejebogen". I notater om samfundsøkonomiske beregninger er angivet nogle tal for ændrede forudsætninger, men det siger jo ikke noget om, hvor store usikkerhederne på de bagved liggende forudsætninger er. Hvad er f.eks. sandsynligheden for at tidsgevinster eller deres prismæssige faktorer ændrer sig med tiden. Ellers er der jo tale om blot et resultat ud af masser af andre. Hvordan kan VD motivere kun et resultat uden samtidigt at redegøre væsentligt mere for de forbundne usikkerheder og følsomhedsberegninger?

I det det aktuelle forslag til Egholmlinjen savnes i den grad en redegørelse for usikkerheder ved grunddata og deraf følgende følsomhedsbetragtninger. Typisk opereres med "al andet lige" betragtninger, hvor det for hver ændret grunddataværdi resulterer i en beregning af NNV og IR. Derefter vil det være passende at gennemregne med kombinationer af ændrede grunddata. Det helt afgørende er at vurdere kvantitativt og kvalitativt, hvad usikkerhederne er.

Sædvanligvis er de midler, der skal investeres over en kortere periode de mest sikre poster. Anlægsomkostningerne (NNV = 7,8 mia. kr.) er den absolut største enkeltpost, men som regel er den baseret på en forholdsvis nøjagtig og sikker mængdeberegning og tilhørende enhedspriser. De løbende poster over en så lang periode som 60 år for dette projekt er dog i sagens natur meget mere usikre. En post som de løbende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger (en relativt lille post på NNV = 0,5 mia. kr.) kan dog også være forholdsvis præcise, idet de bygger på ret kendte erfaringsdata.

Den absolut største indtægtspost er 'tidsgevinster', der samtidig er den vigtigste post mht. usikkerhedsvurdering. Det

understreges også i "Samfundsøkonomisk notat" til VVM2021, hvor der står: "Den parameter, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten." Den er beregnet til $NNV = 6,1$ mia. kr., altså af størrelsesorden som netto anlægsomkostninger. Det siger sig selv, at ethvert udsving i denne post har direkte gevinstmæssig indflydelse. VD oplyser ganske vist, hvad det vil betyde, at tidsgevinsterne stiger eller falder med 25%, nemlig til IR på henholdsvis 4,1% og 2,8% (store og katastrofale udsving). Det afgørende er imidlertid, at der heller ikke ved denne post er redegjort for, hvad usikkerheden er.

Beslutningstagerne og befolkningen har krav på at få emnet usikkerheder belyst væsentligt mere dybdegående, for det er jo meget sandsynligt, at ændrede forudsætninger kan forringe gevinsten væsentligt. Det er der flere indikationer på flere steder i VVM'en (se andre af mine indsigelser). VD bedes rette op på emnerne usikkerheder og de afledte følsomhedsbetragtninger!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lone Pedersen (lopeds@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægsloven for 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:13

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj. Det er uacceptabelt at gamble med drikkevandsforsyningen på den måde.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. "Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe."

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådal syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaveområder nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgangen til rekreative områder mindskes.

Projektet medfører en øget CO₂-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Det tal er også en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurennes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: "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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår

af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketanken GeoHav

(<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren

([https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?](https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY)

[fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY](https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY)).

Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalsspørgsmål d. 16-06-21 ([https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?](https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg)
[fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg](https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg)). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst.

Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område.

Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketetinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Jeg mener derfor, at forslaget til anlægslov bør forkastes, da der ikke foreligger en fyldestgørende Miljøkonsekvensrapport, herunder vurdering af relevante alternativer.

Venlig hilsen
Lone Pedersen
Kvisten 26
9260 Gistrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Leif Ginnerup (ginnerup@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmlinien
Sendt: 11-01-2024 12:04

Transportministeriet

Jeg er imod Egholmlinjen! Jeg vil have et retvisende beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag, da man ikke har lavet en tilsvarende vurdering af den østlige forbindelse. Jeg forstår ikke politikkerne, der ønsker en vestlig forbindelse, selv Aalborgs borgmester der i sin tid gik på valgt for en østlig forbindelse har ændret holdning og hvorfor?

Den eneste grund til at vores borgmester med andre ønsker en vestlig forbindelse må være, at på den måde får Aalborg to store anlægsprojekter, da vores nuværende forbindelse stadig vil være nødvendig med udvidelse når Egholm-forbindelsen er færdig om ca. 10 til 12 år.

Aalborg får også løst trafikproblemet i og City Syd og Skalborg Bakke for statsmidler i stedet for selv at bekoste en løsning.

Vores politikere kan ikke være det bekendt, det gælder både de lokale og dem på Christiansborg. De har fået så mange input fra lokale trafikforskere, men sidder alle argumenter helt overhørig.

Det kan ikke være rigtigt at skatteborgerne i hele landet skal belastes med to projekter der tilsammen vil udgøre 11-12 mia., når problemet ved Limfjorden kan løses for ca. 4 mia.

En vestlig forbindelse har følgende negative punkter:

Koster ca. det dobbelte af hvad et østlig ekstra rør vil koste, incl. en afkørsel fra E45 til City Syd og ekstra støjdæmpning for beboerne der er generet af støj fra E45.

Når Egholm-forbindelsen er færdig, vil der i den nuværende tunnel være det samme pres på som i dag, problemet med kø og uheld løses ikke, da trafikken stiger med det Egholm-forbindelsen forventer at aflaste.

Egholm-forbindelsen ligger alt for tæt ved Hasseris Enge, det vil blive et støjhelvede for alle de beboer der er flyttet ind i de nye bebyggelser. Det er helt uforståeligt at Aalborg Kommune har udstykket Hasseris Enge, når man ved hvilken støj der vil blive med en vestlig linieføring.

Der hvor Egholm-forbindelsen skal krydse Limfjorden er der meget store depoter af asbest fra den tidligere Eternitfabrik, mig bekendt er der ikke i VVM-undersøgelse taget hensyn til disse depoter, hverken økonomisk eller den sundhedsrisiko det vil være for Aalborgenserne, vi har stadig efterveerne fra Eternitfabrikken i tankerne.

I 2000 udgav Aalborg Kommune et meget flot folder med en "**Helhedsplan for nuværende og fremtidig arealanvendelse i Drastrupområdet**" med en vestlig linieføring har byrådet ikke skævet ret meget til ovennævnte plan.

Linjeføringen vest om Aalborg kommer særdeles tæt på Drastrup kildeplads, hvorfra Aalborg vandforsyning modtager 1/3 af det samlede vandforbrug til Industri og husholdninger. I helhedsplanen for Drastrup-området står der bla. at fremtidig forurening skal forebygges. Der må ikke benyttes sprøjtemidler. Alle tiltag udføres med størst mulig hensyn til beskyttelse af grundvandet på kort og lang sigt.

Til sidst men ikke mindst er der EGHOLM, hvor mange byer har et naturområde der besøges af ca. 100.000 mennesker om året der kun ligger i en afstand på 5 min med færge fra Aalborg.

Den uspolerede natur der er på Egholm, vil blive ødelagt hvis Egholm-forbindelsen bliver vedtaget.

Med venlig hilsen

Leif Ginnerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anna Grethe Larsen (anna.grethe.larsen@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr Egholmforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:54

Jeg tilslutter mig nedenstående høringssvar:

Vi gør indsigelse mod projektet som helhed, herunder vedtagelse af anlægsloven, da Egholmforbindelsen er den værst tænkelige løsning set ud fra klima- og miljøhensyn. Vi opfordrer til at sætte anlægsloven i bero, indtil relevante, alternative løsninger er undersøgt.

- *En udsættelse er under alle omstændigheder nødvendig, da processen op til anlægsloven, og dermed anlægsloven, er i modstrid med dansk lovgivning og (især) 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 habitatsdirektiv og drikkevanddirektiv.*

Derudover gør vi 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 endnu ikke moden teknologi (så som CCS) er ikke vederhæftigt.*
- *CO2 udledning i forbindelse med arealanvendelse indgår ikke i CO2 opgørelsen af hele motorvejsprojektet.*

Endelig gør vi indsigelse over:

- *Placering 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 målet med høringen.*

Vedr. projektet som helhed

Klimabevægelsen ser meget kritisk på, at det endnu engang bliver planlagt at løse fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt baseret på en tankegang der er årtier gammel og ukompatibel med den klimakrise verden står midt i og Danmarks løfter om at gøre en ledende indsats. Projektets klimapåvirkning er så stort at bare anlægsarbejdet betyder ca. 1% af landets årlige udledninger (0,48 M ton CO₂e ift. et forbrugsbaseret aftryk i 2021 på ca. 49,6 M ton CO₂e).

Projektets rentabilitet er meget usikker, hvilket ikke engang kan retfærdiggøre projektet fra en økonomisk vinkel. Vi stiller derfor spørgsmålet, om ikke disse milliarder af offentlige midler kunne bruges til at støtte projekter der matcher samfundets behov for reduktionen af drivhusgasudledningerne bedre.

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-infrastruktur baserede 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 Klimabevægelsen 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, støjekspertter, økonomer, miljøeksperter m.fl. overfor trafikudvalg, vejdirektoratet, i tusindvis af høringsvar (VVM 2021) og lokale byråd har tilkendegivet at Egholmforbindelsen er den dårligste løsning.

Anlægsloven vil imidlertid ved sin vedtagelse sætte lovgivning på dette område ud af kraft.

Det er dog et afgørende forhold, at EU's habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning og ikke kan sættes ud af kraft med en anlægslov. Klimabevægelsen anser, i lighed med en lang række andre organisationer, at Egholmforbindelsen IKKE overholder hverken habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet hvis anlægsloven besluttet på de nuværende præmisser.

For habitatsdirektivet 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 forurennet). 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 afgørende punkt om alternativerne kan sikre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig drikkevandets kvalitet.

Vedr. rapportens manglende inddragelse af klimabelastningen i de samfundsøkonomiske beregninger:

I MKV rapporten, 2023, beregner Vejdirektoratet den interne rente til 3,5%. 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 %. Det virker generelt grotesk at regne på denne måde taget i betragtning, at omkring 74 % af bilturene er kørsel i frtiden.

Samtidigt er de 3,5 % udtryk for den lavest mulige størrelse for at et infrastrukturprojekt er rentabelt. Egholmmotorvejen 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% lavere tidsgevinster sænke rentabiliteten til 2,8 %.

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 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:

Vi stiller spørgsmål om den optimistiske teknologisk fremskrivning, der leder til en forventet 27% reduktion i drivhusgasudledninger (43,6% 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 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 vi 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.

Vi 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 klimaaft tryk 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 vi 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.

Med venlig hilsen

Anna Grethe Larsen
Vester Fælledvej 29A
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Pia Kjær (annpiakjaer@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:21

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. "Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe."

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO₂-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Det tal er også en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænk tanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænk tanken GeoHav (<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErskINiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Ann Pia Kjær

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kaj Henriksen (kryonkh@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:16

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. ”Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.”

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO2-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO2. Det tal er også en helt uacceptabel CO2-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurennes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke

engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag: ”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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænk tanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænk tanken GeoHav (<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErsklNiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPEXY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at

miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketetinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Kaj Henriksen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ida Rasmussen (idarassen@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 11:06

Kære transportminister.

Jeg skriver til dig fordi jeg er fortvivlet. Jeg er fortvivlet, fordi jeg føler mig så magtesløs i denne situation. Jeg er ikke se, hvordan Egholm motorvej kan retfærdiggøres på nogen som helst måde. Hverken overfor mine medmennesker og mig selv som samfundsborgere eller overfor naturen. Hvordan kan vi stå her i endnu en høringsrunde, og stadig udtrykke de samme holdninger?

Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne. Jeg accepterer simpelthen ikke præmissen om, at endnu en motorvej er nødvendig for Nordjyllands udvikling. En sådan motorvej vil aflaste trafikken minimalt - og slet ikke nok til at projektet på nogen måde kan retfærdiggøres. 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.

Det er dybt bekymrende, at der indgås så store beslutninger bag lukke døre og at ministeriet tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Hilsen et meget bekymret og uforstående ungt menneske.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kaj Henriksen (kryonkh@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 11:09

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. "Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe."

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO₂-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Det tal er også en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægssforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægssforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænketaenken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænketaenken GeoHav (<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErskINiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPEXY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Ann Pia Kjær

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Wang Carlsen (signewang@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. d. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:54

Kære Transportminister

En 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er ikke den rigtige løsning på de trafikale problemer i forbindelse med krydsning af Limfjorden i **myldretiden, som reelt er det eneste tidspunkt, hvor der er meget tæt trafik**. Det drejer sig om 1 time om morgenen og 1 time om eftermiddagen, hvor den gennemsnitlige rejsetid på en 12,5 km strækning på begge sider af tunnelen forlænges med 5-8 minutter i forhold til rejsetiden resten af døgnet, hvor det er muligt at køre med den tilladte hastighed [1].

Dette er situationen når der ikke opstår kø pga. trafikuheld i og omkring tunnelen, hvilket desværre sker alt for ofte med skader på personer og biler – og meget lang kø - til følge. Dvs. at hvis man kan mindske antallet af uheld, vil det afhjælpe en stor del af generne. Og det kan man.

Jeg håber inderligt, at I, der skal tage beslutningen, vil bruge lidt tid på at overveje, om det er 7 milliarder kr. værd at reducere en forlænget rejsetid på 5-8 minutter i myldretiden. Rent bortset fra, at en motorvej i Egholmlinjen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, **kun 17% mod 50%**, hvis man valgte at bygge et ekstra tunnelrør, hvor trafikken kan vendes i forhold til myldretiden. Denne løsning er beregnet til at koste ca. 4 milliarder, altså ca. halvdelen af Egholmforbindelsen. Både fagfolk og andre interessenter har i årevis foreslået at undersøge denne mulighed, som også er den løsning, man har valgt ved Elb-tunnelen ved Hamborg, og det fungerer rigtig fint.

Da VVM-redegørelsen skulle opdateres i 2021, blev Vejdirektoratet kun bedt om at lave en opdateret VVM for Egholmlinjen, hvilket er meget problematisk, da det ikke giver politikerne noget alternativ at forholde sig til.

Ud over at Egholm-motorvejen ikke vil aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, og at den har en dårlig forrentning, er der mange andre problematiske forhold ved at vælge den løsning:

- 2 af Aalborgs vigtigste drikkevandsreservoirer, som forsyner 1/3 af Aalborgs og Nørresundbys borgere med rent drikkevand, vil med stor sandsynlighed blive forurenet, da motorvejen skal ligge lige præcis dér. I Drastrup har man siden 80'erne brugt mange ressourcer på at beskytte grundvandet, der er meget sårbart overfor nedsivning, og hvis man vælger at bygge en motorvej der, vil hele den indsats gennem mange år være spildt. Det er allerede svært at finde nye egnede drikkevandsboringer pga. forurening fra landbruget og jeg mener, at vi bør beskytte denne vigtige ressource, både nu og for fremtiden. De foranstaltninger, som nævnes i den supplerende miljøkonsekvensrapport: opsamling af vejvand og regnvandsbassiner vil sikkert hjælpe noget, men hvis nu der sker et større uheld, eller de fysiske barrierer nedslides eller bliver defekte med tiden. Så risikerer vi, at vores vigtigste drikkevandsdepoter i området ødelægges for altid. Det er en alt for høj pris at betale for (måske) at komme lidt hurtigere frem. Ved en øst-forbindelse, ville denne problematik ikke have været aktuel.
- Det er veldokumenteret, at der er deponeret asbestholdigt affald ved Limfjorden der, hvor man vil lave en tunnel fra Aalborg til Egholm. VVM-redegørelsen fra 2021 nævner INTET om dette, hvilket jeg undrer mig meget over. Jeg er glad for, at den supplerende miljøkonsekvensrapport tager fat i problemet, det er vigtigt at undersøge det præcise omfang af forureningen, hvilke miljømæssige konsekvenser, det vil have, når man begynder at grave og ikke mindst hvordan man vil rense op. **Dette vil fordyre hele projektet, og det er der ikke budgettet med.** Forrentningen er i forvejen så dårlig, at der ikke skal ret meget til, før projektet bliver urentabelt. Jeg er bekymret for, at man ikke afsætter midler til en forsvarlig håndtering af forureningen, eller at projekt bliver væsentligt dyrere i anlægsfasen.
- Man ødelægger levesteder for flere bilag IV-beskyttede arter på Egholm, bl.a. oddere og lysbuget knortegås. Hvad angår odderen, kan jeg læse i den opdaterede rapport, at man ikke ved, om odderen yngler i nærheden af den planlagte motorvej. Hvis den gør det, kan det have alvorlige konsekvenser for bestanden.

- Aalborg vokser mod øst, især i forhold til industri og store arbejdspladser, fx det nye Supersygehus, så også af den grund giver det ikke mening at lægge motorvejen vest om byen.
- Aalborg er i forvejen en af Europas mest støjplagede byer, hvis Egholm-motorvejen bliver en realitet, vil yderligere 26.000 mennesker blive udsat for sundhedsskadelig støj. Man kunne vælge en billigere løsning og bruge de sparede penge på at afhjælpe de støjgener, som folk i den østlige del af Aalborg er udsat for.

Jeg håber, at I som beslutningstagere vil lytte denne gang og vil udvide rettidig omhu, så vi ikke spilder vores fælles skatte kroner på en motorvej, som ikke vil løse de trafikale problemer, og som bare vil give os nye problemer - nogle af dem ganske alvorlige.

Venlig hilsen

Signe Wang Carlsen

[1]
fra Vejdirektoratets hjemmeside: [Hastigheder, rejsetid og forsinkelser i myldretiderne | Vejdirektoratet](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Kirkelund (ckirkelund@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Udkast til forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:47
Bilag: Høringssvar.3.Limfjordsforbindelse.docx;

Hej!

Hermed nogle bemærkninger til udkastet til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Vedhæftet.

Med venlig hilsen
Carsten Kirkelund
Dronninggårdvej 6
Nørre Uttrup
9400 Nørresundby
E-mail: ckirkelund@gmail.com

Høringssvar – Udkast til Forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse

Helt grundlæggende mener jeg, at der er et presserende behov for en øgning af kapaciteten i Limfjordsforbindelserne ved Aalborg. Den sårbare flaskehals i landsdelstrafikken er allerede i dag et betydeligt problem for udviklingen Nordenfjords. Hvis man fra politisk hold mener det seriøst med målsætningen om ”et land i balance”, må den nye forbindelse have høj prioritet!

Den bedste løsning

Jeg mener, at Egholmforbindelsen er det bedste af de forslag til linjeføringer, som har været behandlet i den årtier lange debat om en 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg anerkender naturligvis, at der er ulemper/omkostninger ved en vestlig forbindelse over Egholm, men en udvidelse af kapaciteten i den eksisterende motorvejsforbindelse vil medføre større og dybt urimelige negative følgevirkninger for beboerne i de østlige bydele i Storaalborg. Her er de miljømæssige problemer allerede store. Ikke alene ved motorvejen men også omkring de store forbindelsesveje. Et aspekt heraf er de store vejes barrierevirkning i bydelene.

Jeg vil hævde, at den eksisterende motorvejsforbindelse er langt værre lokaliseret end den påtænkte vestlige. Problemerne i de østlige bydele er ikke blevet taget seriøst i den senere tids debat om den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg vil også hævde, at på længere/langt sigt giver den foreslåede løsning afgørende, nye positive muligheder for den overordnede byudvikling i Storaalborg.

Projektøkonomi.

I de foreliggende rentabilitetsberegninger er grundlaget/forudsætningerne i vid udstrækning ”bakspejlsbaserede”. Grundlaget er de historiske udviklingstendenser som suppleres med de udviklingsplaner, som er besluttet politisk.

I den politiske vurdering af økonomien i projektet må der lægges betydelig vægt på de langsigtede udviklingstendenser: Hvordan vil det store infrastrukturprojekt påvirke bl.a. lokaliseringen af arbejdspladser, boliger mv.? Der må forventes en betydelig dynamisk følgevirkning, hvor placeringer nær den nye motorvej bliver tiltagende attraktive både for etablering af virksomheder, institutioner mv. og for byggeri af boliger.

Udviklingslinjerne i Storaalborg er **ikke** støbt i beton. På langt sigt må der forventes en betydelig ændring i den overordnede byudvikling i Storaalborg, hvorved trafikstrømmene og -successivt-projektøkonomien vil blive påvirket markant.

Natur – konsekvenser for fauna, flora, naturoplevelsen

I dag er de naturmæssige værdier på Egholm begrænsede. Øen er en nærmest udelukkende en landbrugsø. Der er imidlertid et betydeligt potentiale, som ved udnyttelse kunne gøre øen væsentligt mere attraktiv som naturoplevelse. Med en langt mere varieret og værdifuld fauna og flora. Og det uanset om der kommer en motorvejsforbindelse eller ej (jf. nedenfor).

Med den foreliggende store interesse for naturen i Vest burde det være en smal sag at få rejst midler til en sådan omdannelse af Egholm!

Betragtes det nordenfjords område, findes den mest værdifulde natur faktisk i Øst, i Nørre Uttrup, nær den eksisterende motorvej. Det gælder specielt området med gamle lergrave mellem motorvejen og Limfjorden.

Det interessante er også, at dyre- og fuglelivet i dette område er omfattende: med mange forskellige arter, til trods for placeringen nær motorvejen. Dette forhold giver anledning til flere spørgsmål: Hvordan er de generelle erfaringer med store infrastrukturanlægs påvirkning af fauna og flora. Tilpasser "naturen" sig hurtigt de nye vilkår? Er der muligheder for at hjælpe naturen "på vej"?

Indhøstede erfaringer må udnyttes i forbindelse med det nye projekt!

Odderne på Egholm

Afslutningsvis nogle bemærkninger om et hedt emne i den lokale debat om den 3. Limfjordsforbindelse.

Ikke mindst i den senere tid er der lavet grundige feltstudier af flora og fauna på Egholm. I den forbindelse er det konstateret, at der findes oddere på Egholm. Det er naturligvis positivt – men ingen sensation.

Det centrale spørgsmål er: Hvordan står det egentlig til med bestanden af oddere i Jylland? Er odderen en truet dyreart?

Danmarks Naturfredningsforening har på dens hjemmeside en opdateret beskrivelse af odderbestanden i Danmark.

I opgørelsen hedder det bl.a., at på Sjælland er odderen en truet dyreart, mens dette **ikke** er tilfældet i Jylland. Her findes en større bestand af oddere, og den har været i fremgang i mange år.

I vurderingen hedder det videre:

"Bestanden i Jylland stortrives, og der er ikke behov for særlige hensyn i form af begrænsninger i hverken jagt, fiskeri, kanosejls osv."

Ved byggeriet af den 3. Limfjordsforbindelse må der naturligvis tages størst mulige hensyn til odderne på Egholm. Jeg håber og forventer, at der vil være oddere på Egholm også efter etableringen af motorvejen.

Det er så korrekt, at EU har strenge beskyttelsesregler for oddere, men de er tilsyneladende baserede på en forældet viden om odderbestanden i Jylland. Det er ret forunderligt.

Carsten Kirkelund

Dronninggårdvej 6, Nørre Uttrup, 9400 Nørresundby

E-mail: ckirkelund@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Høgfeldt (johannehoegfeldt@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:44

Til rette vedkommende

Jeg skriver denne mail for at give udtryk for min modstand mod udkastet til anlæggelsen af en motorvej over Egholm. Danmark er et af de lande i EU med mindst vild natur. Ødelæggelsen af naturen ved Egholm Ø med en motorvej vil være uoprettelig, og det er det modsatte af den håndsækning til natur og klima, vi som borgere har brug for netop nu. Vores lokalsamfund i Jylland skal være i forening med og takket være natur, ikke på bekostning af den.

I forlængelse af dette mener jeg ikke, at en motorvej over Egholm vil være den rette måde at understøtte udvikling i området. At kunne komme rundt på en let og billig måde er en sikkerhed, alle borgere skal have. Men med denne motorvej skabes der både luft- og støjforurening, som slet ikke stemmer overens med, hvad borgere i et moderne, ansvarsbevidst og teknologisk udviklet land som Danmark bør blive udsat for. Ønsker man at sikre et levedygtigt lokalsamfund, kan de 9 milliarder kr., motorvejen er sat til at koste, bruges bedre.

Mvh
Johanne Bønløkke Høgfeldt
Studerende

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord
Sendt: 11-01-2024 10:31
Bilag: VVM og anlægslov ulovlige IH.pdf;

under al kritik. Miljøhensyn tilsidesættes, og borger-
nes retssikkerhed undergraves. Gennemgribende
ændringer af retssikkerhed og miljøhensyn listes ind
i VVM - helt udenom sædvanlige procedurer.

Borgerbevægelsen har redegjort for dette, derfor det-
te citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i
det følgende: (citat)

“Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal
give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget igno-
rerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at
projektet ikke forholder sig til miljømæssige øde-
læggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for
rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelse af EU-lovgiv-
ning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede
Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve par-
lamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov,
som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonse-
kvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne til-
synsmyndighedens adgang til at sikre, at miljølovgivnin-
gen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens ad-
gang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at
forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at
projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Na-

tura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centrerer så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes

Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i medie-jura ved DMJX)

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i medie-jura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.
- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.
- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en fartruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber.” (Citat slut).

Anlægslov og VVM bør tages af bordet, og gennemarbejdes på ny - selvfølgelig med alternativer, som loven også påbyder.

Venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationsvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Valentiner Nielsen (mettevalentinernielsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - Lav en landevej!
Sendt: 11-01-2024 10:25

Til Transportministeriet

Jeg gør indsigelse mod Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Jeg støtter en ny forbindelse på placeringen, men jeg mener det skal være en landevej. Så jeg gør indsigelse imod at forbindelsen etableres som motorvej.

Jeg mener ikke at loven skal vedtages i sin nuværende form, hvor der planlægges for en løsning med motorvej.

Ja, trafikken omkring Aalborg er meget sårbar og det skal håndteres, men en motorvej er en uforholdsvist voldsom løsning. Der er mange andre som har beskrevet de miljømæssige påvirkninger, så det vil jeg ikke gøre her.

De nordjyske kommuner, herunder særligt Aalborg Kommune, og Vejdirektoratet har et fælles problem, hvor de to eksisterende forbindelser over Limfjorden er gensidigt afhængige af hinanden for at trafikken i og gennem Aalborg fungerer tilfredsstillende.

Man har argumenteret for behovet for en motorvej, fordi så skal staten betale. Det reelle behov kan dækkes med en vej i lavere trafik-klasse.

Jeg foreslår, at man bygger en landevej på den samme placering. Den lavere hastighed vil give mindre støj, kræve væsentligt mindre anlæg og give flere brugere adgang. Kan der laves en løsning, hvor busser, cykler og gående også kan bruge forbindelsen?

Økonomisk ansvarlighed

Er en løsning med landevej over Egholm blevet belyst? Hvordan kan Folketinget vedtage en enorm udgift uden at undersøge om der findes billigere alternativer?

Motorvej vs. landevej - Letbane vs. BRT

Letbane var den samme problematik, hvor Aalborg Kommune argumenterede for at have et større behov for at kunne få statslig medfinansiering. Her blev det besluttet at afvise tilskud til letbane, men i stedet for støtte et billigere alternativ med en BTR. Det er blevet til Plusbussen, som har vist sig at være en rigtig god løsning for Aalborg.

Kan vi ikke gentage succeshistorien, hvor politikerne tager en økonomisk ansvarlig beslutning, som i sidste ende er en bedre løsning?

Problemerne med Limfjordstunnelen er ikke kun Aalborg Kommunes problem. Det er et problem for det statslige vejnet. Og derfor er det også rimeligt, at staten er med til at betale det.

Med venlig hilsen
Mette Valentiner Nielsen
Bygmarken 5, 9310 Vodskov

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord.
Sendt: 11-01-2024 10:23
Bilag: ændring demokratisk proces UP.pdf;

Fra Ulla Pedersen

Det er yderst kritisabelt. Miljøet bliver i anlægslov og VVM tilsidesat, og miljøstyrelsen sat ud af spil. Hertil kommer at borgernes retssikkerhed undergraves. Et gennemgribende ændring af den demokratiske proces listes ind, uden at det helst skal opdages.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden nejtilegholmmotorvej.dk i det følgende: (citat)

“Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelse af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndighedens adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget

bekvemmt at forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centreres så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

**Demokratisk inddragelse fjernes
Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.**

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at

transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i medie-jura ved DMJX)

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i medie-jura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber.” (Citat slut)

Denne anlægslov og VVM må tages af bordet, der må tages større hensyn til miljøet og borgernes retssikkerhed sikres.

Venlig hilsen
Ulla Pedersen
Fredericiagade 26
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Flemming Jørgensen (fpj493@gmail.com)
Titel: Nej tak til Egholmforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 10:12

Som almindelige borgere i Ålborg har vi, med stadig større undren, registreret at en lang række eksperter, som har anbefalet en tunnelløsning mod øst, ikke er blevet hørt på trods af, at det gang på gang er blevet påvist, at der er store økonomiske besparelser ved en tunnelløsning fremfor Egholmløsningen.

Vejdirektoratets beregninger er således også blevet beskrevet som ikke fuldt opdaterede, ligesom at især de miljømæssige og støjforureningsmæssige ulemper tilsyneladende ignoreres af et flertal af såvel Ålborg byråd som Folketinget.

Vi ønsker derfor at man laver nye beregninger for at få et mere retvisende grundlag for nye beslutninger vedrørende en 3 Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen
Anette Lysgaard og Flemming Jørgensen
Hasserisvej 291A
9000 Ålborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Merete Hippe (mhippe@dadlnet.dk)
Fra: Merete Hippe (mhippe@dadlnet.dk)
Titel: Høring af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 10:04

Hej!

Et indspark til lovforslaget -

Er der virkelig brug for, at ødelægge et dejligt forholdsvis uberørt område i nordjylland for at etablere en ny motorvej ? Hvem er det, der ønsker det og synes at det er så nødvendigt, at man vil lave uoprettelig skade på et unikt område i Danmark?

Er der overhovedet brug for flere motorveje i Danmark - skulle man ikke hellere udbygge den kollektive trafik så det er et attraktivt alternativ til bilen (miljø hensynet)?

Hvis det vurderes nødvendigt med udvidelsen (og disse argumenter er mere tungtvejende end hensyn til miljø og kultur), kunne man så ikke tænke over, at begrænse den skade man laver på naturen og i stedet lave en udvidelse af den eksisterende forbindelse (under Limfjorden).

En ny forbindelse virker helt unødvendig og vil lave uoprettelig skade på et unikt område i Danmark.

Med venlig hilsen

Merete Hippe
Ellebakken 21
2900 Hellerup

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Uhørt unddragelse - høringssvar anlægslov 3. limfjord.
Sendt: 11-01-2024 09:58
Bilag: uhørt underkendelse af miljøet.pdf;

Det her er under al kritik. Miljøet bliver tilsidesat totalt, og borgernes ret til at blive hørt undergraves. Et gennemgribende lovforslag sniges ind i en såkaldt høring, helt uhørt.

Borgerbevægelsen har på fortrinlig vis redegjort for dette, derfor sendes citat fra hjemmesiden 'nejtilegholmmotorvej.dk' i det følgende: (citat)

“Forslag til anlægslov for motorvej over Egholm skal give Miljøstyrelsen mundkurv på. Lovforslaget ignorerer Miljøstyrelsens sønderlemmende kritik af, at projektet ikke forholder sig til miljømæssige ødelæggelser af drikkevandsressourcer, levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, og krænkelse af EU-lovgivning.

Aalborg 10.01.2024: For under en uge siden anmodede Borgerbevægelsen Transportudvalget om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Nu viser det sig, at det foreslåede udkast til anlægslov, som i al hast er sendt i høring sammen med Miljøkonsekvensrapporten 2023, sigter efter definitivt at fjerne tilsynsmyndighedens adgang til at sikre, at miljølovgivningen overholdes. Således også for fx Miljøstyrelsens adgang.

- Dermed undgår Transportministeren meget bekvemt at

forholde sig til fremtidig kritik fra Miljøstyrelsen, om at projektet ikke kan overholde miljølovgivningen om fx, Natura 2000-områder, beskyttede arter og vores drikkevand, siger formand for Borgerbevægelsen, advokat Louise Faber.

Borgerbevægelsen finder det dybt bekymrende og ikke i tråd med demokratiske principper, at transportministeren enevældigt skal have fuld kontrol og beslutningsmagt i realiseringen af et projekt så omfattende og miljømæssigt indgribende som Egholm-motorvejen.

- Og så særligt problematisk i lyset af 12 års historik med gentagne høringsprocesser, fordi der er problemer med at overholde EU's miljødirektiver vedrørende dette projekt, pointerer Louise Faber.

- Magten centrerer så at sige om Transportministeren, der både kan overtage kommunalbestyrelsen og miljøstyrelsens beføjelser efter forgodtbefindende, hvis loven vedtages.

Demokratisk inddragelse fjernes

Borgerbevægelsen advarer om, at lovforslaget stiller forslag om en magtkoncentration, der giver Transportministeren vide rammer for at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser.

Blandt andet indeholder lovforslag mulighed for at transportministeren selv kan beslutte, at »afværge- og

kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning«

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

(Oluf Jørgensen, fhv. lektor i forvaltningsret ved AAU og forskningschef i medie-jura ved DMJX)

- Forslaget til anlægslov vil undergrave borgernes retssikkerhed.

- Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter, siger Oluf Jørgensen, offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i medie-jura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole og talsmand i Borgerbevægelsen.

Borgernes ret til at klage fjernes

Yderligere vil lovforslaget få konsekvenser for borgerne, hvis mulighed for at klage eller appellere afgørelser relateret til motorvejsprojektet helt fjernes.

- Det vil eliminere de kritiske stemmer og fjerne enhver form for mulighed for modstand mod projektet, give plads til offentlig debat eller juridisk gennemsigtighed, siger Louise Faber.

Hun forklarer, at beslutninger, der træffes under byggeriet, blot kan gennemtrumfes, som fx hvor meget, grundvandet skal sænkes eller hvor meget drikkevandet kan forurenes.

- Vi står over for et scenarie, hvor borgernes grundlæggende rettigheder bliver tilsidesat, pointerer Louise Faber og forklarer; at det er helt afgørende i ethvert offentligt projekt, at borgernes retssikkerhed, almindelige habilitetskrav og åbenhed om myndighedernes beslutninger er sikret.

- Resultatet af det fremlagte lovudkast er, at borgerne efterlades retsløse og uden indsigt i hvordan projektet realiseres. Men også Folketingets medlemmer og EU holdes udenfor.

- Den fremgangsmåde, der lægges op til, kan give en faretruende præcedens for fremtidige infrastrukturprojekter og borgernes rolle i beslutningsprocesser, fastslår Louise Faber.”

Denne anlægslov og såkaldte VVM bør omgående tages af bordet, og miljøet inddrages.

Venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: metkat@esenet.dk (metkat@esenet.dk)
Titel: Motorvej i Egholmlinjen nej tak
Sendt: 11-01-2024 09:56

Egholm motorvej, Nej tak

Der er uanede årsager til, at en 3. Limfjordsforbindelse Vest om Aalborg over øen Egholm bør droppes.

Vi skal passe på vores drikkevand. Vi er forpligtet til at passe på drikkevandet for fremtidige generationers skyld.

Det strider direkte mod Folketingets forpligtelse til at sikre en god tilstand for grundvandet. I over 30 år har vi sigtet mod at passe på grundvandet. Er det først forurennet, er der ingen vej tilbage. Vi bør tage ansvar!

Penge og magt må aldrig trumfe fornuft i forhold til miljø og klima.

Den nye miljøkonsekvensrapport (MKV) oplyser, at »grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare, over for forurening af miljøfremmede stoffer fx som følge af drift eller spild på vejene.

Behovene for at beskytte grundvandet netop her, er derfor stort«.

Udover beskyttelse af grundvandet skal motorvejsanlægget gå gennem områder med store mængder asbest. Der er ingen beviser for, at dette ikke vil blive sundhedsfarligt for byens borgere. GeoHav har påvist væsentlige fund af asbestholdigt eternit i linjeføringen. Der er påvist store mængder asbest i områderne både nord og syd for fjorden. -Det er også påvist, at den manglende sikring af deponierne har forårsaget asbest i Limfjorden.

GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link;
<https://www.geohav.dk/?egholmlinjen>

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm får også konsekvenser for natur og dyreliv - ikke kun på øen, men også i de bynære naturområder nord og syd for fjorden. Vi er som borgere – og dermed også de politikere, der sidder med beslutningen – forpligtet til at passe på og i det mindste forsøge at mindske klimaaftrykket. Det bør være et fælles menneskeligt mål.

Linjeføringen over Egholm er uambitiøs for klima, natur og dyreliv. Den planlægges til at gå gennem asbestholdige områder. Den truer drikkevandet. Den giver støj til borgere – og det fremgår ikke, hvorledes man vil forpligte sig til at støjdæmpe. Den løser ikke de trafikale problemer – da trafikken primært går til den østlige del af Aalborg. Det bliver et rungende ”nej tak til 3. limfjordsforbindelse i egholmlinjen”.

Mette Lundgaard
Gormsgade 94, 1. th
6700 Esbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Jensen (mettemyjensen1988@gmail.com)
Titel: Høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 09:42

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via øen Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

Det er fuldstændig uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der påviseligt er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Flere velrenommerede eksperter inden for trafikafvikling, økonomi, støj samt natur og rekreation har med velunderbyggede argumenter påvist, at det vil være både billigere og bedre at anlægge en parallel-tunnel med tilhørende optimering af tilslutningsanlæg og tilstødende vejforbindelser. Samtidig kan en sådan løsning være færdigbygget – som minimum – lige så hurtigt som en Egholm forbindelse. Alle ved, at udviklingen i Aalborg foregår i øst samt delvis i den centrale og sydlige del af byen. Samtidig kommer langt den største del af "myldretidstrafikken" fra den østlige/nordlige del af Vendsyssel. Denne trafik vil uomtvisteligt være bedst tjent med en østlig forbindelse over/under Limfjorden. Anlæg en Egholm-forbindelse vil således være en af de største fejltagelser i nyere tid, og have kæmpestore, direkte og negative konsekvenser for et meget stort antal borgere i både Aalborg og Nørresundby.

1. Trafikafvikling.

Dagsdato er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Langt de fleste arbejdspladser i Aalborg ligger i øst samt delvis i det centrale og sydlige Aalborg. Der er lavet nye beregninger af trafikforskere, der uden diskussion viser, at flaskehalsproblemerne på både kort og lang sigt afhjælpes klart bedst ved en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg. Her vil en parallel-tunnel være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Dette kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

En vestlig linjeføring vil kun være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele.

2. Støj

Med den omhandlede linjeføring udsætter man hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for helt unødigt ekstra støjbelastning. **De fremherskende vindretninger er jo vestlige, hvor støjen fra et vestligt motorvejstracé, vil på virke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby for helt ny støjbelastning. Disse borgere har bosat sig/investeret i bolig i disse områder netop, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej.** Når der ovenikøbet er et meget bedre alternativ for krydsning af Limfjorden i øst giver det absolut ingen mening, at ødelægge disse menneskers livskvalitet.

3. Natur og rekreative interesser.

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på noget nær hele strækningen væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

Således påvirkes den sydlige del af Øster Å dalen væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Øster Å dalen er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.

Hasseris Enge er ligeledes et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op i mod. I stedet for udsynet ud over engene bliver udsigten til en "dæmning", hvorpå motorvejen bliver placeret. **Der bliver tale om "indhegning" af Hasseris m.m.**

Selve Egholm er absolut et af de største problemer, når det gælder den vestlige linjeføring. De rekreative værdier på øen er helt uerstattelige, og de bliver totalt ødelagt, idet linjeføringen vil adskille den østlige del,

hvor havnen og kroen ligger, fra den vestlige del, hvor flere vandreruter i dag ligger placeret. **Der vil være flere passager, men oplevelsesmæssigt bliver Egholm ødelagt af støj og dæmning på tværs af øen.**

Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter eks. Odder og Strandtudse. Begge disse arter er beskyttet af EU's Habitatdirektiv, hvorfor linjeføringen over Egholm strider mod dette direktiv. Når der reelt findes et alternativ til linjeføringen over Egholm, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet.

På Nørresundbysiden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder smadres "Verdens Ende" totalt.

4. Drikkevandsinteresser.

Aalborg kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelsen, så Aalborg også fremover kan forsynes med rent drikkevand. Et af de væsentligste områder er Drastrup. Den vestlige linjeføring vil gennemskære dette område, hvor der både under anlægsfasen og senere under brug af motorvejen, vil være stor risiko for uheld, der kan true dette vigtige drikkevandsmagasin.

Forhåbentlig bliver indholdet af alle indsigelser fremlagt åbent for Folketinget, så man her tydeligt kan se, hvilke helt uoprettelige konsekvenser en gennemførelse af Egholmmotorvejen vil få for både mennesker og natur. Forhåbentlig er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketinget kræve, at der gennemføres en fornyet undersøgelse, baseret på aktuel viden og opdaterede beregningsmodeller af en østlig forbindelse, inden der tages endelig stilling. Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstejn ved vores demokratiske model.

Bh,

Mette Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tina Adamsen (hedegaard.adamsen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 11-01-2024 09:40

Jeg mener, at en motorvej i Egholmlinjen har en række uacceptable påvirkninger i forhold til drikkevand, natur, rekreative områder, klimapåvirkning og støj. Der er flere væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapporten og der findes flere alternativer til en forbedring af fjordkrydsningen, der ikke er belyst.

Der er allerede i anlægsfasen risiko for forurening af en stor del af Aalborgs drikkevandsressourcer, som beskrevet bla. i høringssvar fra Gitte Ramhøj.

Beskyttelsen af EU-beskyttede dyrearter, som Lysbugede Knortegæs, Odder og Strandtudser bør respekteres. Det er grotesk og bizart, at Vejdirektoratet vil skræmme odderen væk fra dens leve- og ynglesteder, med hunde og støj. Odderen yngler året rundt. Hvis det virkelig skulle lykkes at skræmme odderne bort, og få hegnet området ind, så de ikke kan komme tilbage, og de har et kuld unger i hulen, så ligger de hjælpeløse odderunger og dør af sult. Så overtræder man ikke bare habitatdirektivet, men også dyreværnsloven, hvor der står: § 1. "Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe."

Der vil ske en massiv ødelæggelse af værdien af bynære rekreative områder. Ikke bare Egholm, men også Østerådalen syd for Aalborg, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, fjordområdet som helhed, Lindholm Strandpark nord for fjorden, Lindholm Å og kolonihaver nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Med en motorvej som nabo mister de områder deres værdi som rekreative områder. Byen mister værdi og borgernes sundhedstilstand bliver forringet, når adgang til rekreative områder mindskes. Det vil forringe borgerne muligheder for at dyrke motion i områder som ikke er støjramte og i det hele taget have en negativ effekt på borgernes psykiske og fysiske helbred.

Projektet medfører en øget CO₂-udledning i anlægsfasen på 480.000 ton. Der håbes, at "teknologisk udvikling i anlægsåret" vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Det tal er også en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg. Dertil kommer også en årlig øget udledning i driftsfasen. Det er ikke acceptabelt i en tid med klimakrise at iværksætte et projekt med sådan et gigantisk klimaaftryk.

Det er uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er helt forkert at betragte støj på 58 dB, som et acceptabelt niveau. Vi skal nedbringe støjen, der hvor den er på 58 dB ved i stedet at forbedre E45 og overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen. I miljøkonsekvensrapporten skues der kun få år frem i støjberegningen, trafikken vil fortsætte med at stige efter det og endnu flere vil komme til at bo i områder, hvor støjgrænseværdierne overskrides.

Vejen vil støjpåvirke boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup, samt store dele af det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg finder det uacceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, bør et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvende WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I miljøkonsekvensrapporten anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og

henviser til i et bilag: ”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. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og endnu flere vil på sigt blive påvirket i takt med, at trafikken stiger, hvilket miljøkonsekvensrapporten ikke tager højde for.

Aalborg bliver en væsentlig mindre attraktiv by at bosætte sig i, hvem ønsker at bo i støjbelastede områder og uden rekreative områder i nærområdet?

Det er desuden komplet uforståeligt, at myndighederne fremlægger et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er imod, hvilket er blevet påvist i mange undersøgelser gennem tiden. Og det er tilmed et anlægsforslag, som efter myndighedernes egen vurdering har den ringeste samfundsøkonomi i mands minde. Dertil kommer, at Egholmforbindelsen kun vil aflaste E45-tunnelen med 23%.

Mange af de fejl og mangler, der blev påpeget i den seneste høring af miljøkonsekvensrapporten er ikke blevet rettet, fx indgår der stadig en støjskærm på vestsiden af E45 ved Dall Villaby, som ikke har noget at gøre med projektet for en forbindelse i Egholmlinjen. Den indgår i beregningen og er med til at forvrænge det samlede støjbillede, da den bidrager til at nedbringe antallet af boliger, der har en høj påvirkning. Det er en støjskærm der burde etableres uanset om der etableres en ny forbindelse.

Konsekvenser af kendte asbestdepoter i linjeføringen er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, det er en væsentlig og graverende mangel. Tænk tanken GeoHav har beskrevet dette indgående i deres høringssvar.

Konsekvenser af tab af sediment til fjorden, indeholdende asbest, er ikke beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Den analysemetode, der er anvendt til at analysere for asbest, er ikke egnet til at kunne påvise asbest, hvilket er beskrevet af både Tænk tanken GeoHav (<https://www.geohav.dk/pdfarchive/659927589573679.pdf>) og i fagbladet Ingeniøren (https://ing.dk/artikel/omstridt-asbestdeponi-i-limfjorden-starter-faglig-boksekamp?fbclid=IwAR0nDS3dfYFkc_1CLkvcgEKLjnErskINiA_DWUarcCMthgk8MySNicXPExY). Med den dokumentation der foreligger om asbestdepoter i og nær linjeføringen, og de mange øjenvidneberetninger om rester af eternitplader, der kan observeres i fjordområdet den dag i dag, virker det ret urealistisk, at der ikke findes asbest i det sediment, der skal graves op, hvoraf der skønnes et spild på op til 20% til fjorden. Asbest kan ikke fjernes fra vandfasen har den tidligere transportminister oplyst på spørgsmål udvalgsspørgsmål d. 16-06-21 (https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/617/index.htm?fbclid=IwAR15UL2aYVFfxCyxf_7_OsXiCxcCtoR9J4RnaF0sdIKy8nAcGkM6jFwJrg). Det kan få alvorlige konsekvenser for både dyr og mennesker.

Der er flere relevante alternativer til en linjeføring i Egholmlinjen, der ikke er blevet belyst. Miljøkonsekvensrapportens oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Det oplyses dernæst i rapporten, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Det er begrundelsen for, at en række EU-miljødirektiver må fraviges selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Det oplyses ikke, at de alternativer der er undersøgt, ikke er undersøgt som alternativer efter den EU-lovgivning, der gælder herfor vedr. strategiske miljøvurderinger og almindelige miljøvurderinger for habitater, fugle og vand. EU-lovgivningen var nemlig sket ikke en del af dansk ret dengang. De andre trafikale løsninger, der er undersøgt, er derfor ikke undersøgt som alternativer til Egholmlinjen. De er heller ikke fravalgt fordi de ikke er brugbare til at opnå de samfundsmæssige behov. De er fravalgt af alle mulige tilfældige politiske årsager. Økonomi blandt andet. I øvrigt bemærkes at miljøvurderingsdirektivet (VVM-direktivet) først for nyligt (2016) blev implementeret i vejlovens

kapitel 2a. EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det der anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er aldrig blevet implementeret på vejlovens område. Habitatdirektivet og de øvrige EU-miljødirektiver er heller ikke implementeret. De alternativer, der er undersøgt tilbage i tid, er således ikke undersøgt efter den rigtige lovgivning eller med det juridiske korrekte sigte. Det er ikke blevet vurderet om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grovfilen og af alle mulige andre politisk grunde blevet fravalgt. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed i forhold til EU-direktiverne, således som de skal. Fravalgene er sket af rent politiske grunde. Miljøkonsekvensrapporten mangler således en juridisk korrekt undersøgelse af om der er brugbare alternativer, der ikke nødvendiggør en fravigelse EUs miljødirektiver vedr. blandt andet vand, habitater og fugle. Det udgør en væsentlig og graverende fejl.

Ved at lave en samtidig høring af anlægslov og af miljøkonsekvensrapport, uden rapporten er blevet opdateret i forlængelse efter høringen, har folketinget ikke et fuldstændigt oplyst grundlag at tage stilling til lovforslaget på, det er i modstrid med hele VVM-direktivets formål, at afgørelser skal træffes på et oplyst grundlag. Det virker manipulerende og udemokratisk.

Med venlig hilsen
Tina Adamsen
Klokkestabelen 30
9000 Aalborg