

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kim Nørgaard Jensen (knj@about-it.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 17:11
Bilag: Egholm_knj.pdf;

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.

Rettidig omhu - stop skandaleprojektet til 9 milliarder inden det forvolder uoprettelige og uigenkaldelige skader. Der finder alternativer, som er bedre i forhold til samfundsøkonomien, støjgener, naturbevarelse, CO2 udslip, ressourceforbrug, forudsigelig gennemførelsestid etc.

Nuværende tunnel fra 1969 har kapacitetsmæssige udfordringer 2 timer om morgenen i den sydlige retning og 2 timer om aftenen i den nordlige retning.

Trafiktrængsel opstår grundet "rush-hour", idet de mange biler der kommer fra tilkørselsvejene (syd og nord) skal flettes ind i den nuværende tunnel, som giver flaskehalsproblemer, da den ikke kan rumme mængden af biler i de 2 timer (morgen/syd og aften/nord).

Egholmsmotorvejen

Egholmsmotorvejen på over 20 km er tiltænkt etableret vest om Aalborg igennem fredelig natur og by, over en idyllisk rekreativ ø (Egholm) med en tunnel (1.118m), to lavbroer samt 14 motorvejs-broer, 2 motorvejskryds - og dette til trods for at Aalborg udvikler sig øst omkring det nye supersygehus og nuværende industri. Denne løsning til 9 milliarder forbedrer, men løser ikke trængselsproblemerne. Derimod medfører den støjgener for 26.000 borgere, væsentlig natur fjernes, vandløb omlægges, drikkevandsråder ødelægges.

Udbygget E45

Der findes alternativer - et alternativ, som er billigere (3 milliarder), mindre CO2 belastende, ødelægger ingen natur og giver ingen støjgener og så er det langt hurtigere og mere forudsigelig at etablere. Dette alternativ består af udvidelse af eksisterende tunnel (2 x 3 spor) med en ekstra tunnel (582m) tilsvarende nuværende med 2 x 3 spor. Dette betyder 6 spor nord og 6 spor syd, som i de 2 x 2 timer (rush-hour) om dagen, skal styres 'intelligent' så der om morgenen er 8 spor syd (4 spor nord) og om eftermiddagen er 8 spor nord (4 spor syd).

Opfordringen er at stoppe dette **politiske drevet skandaleprojekt** som er et "visionært" forslag fra 1958, og i stedet at overveje bedre og billigere alternativer baseret på nutidig teknologi.

Med venlig hilsen
Kim Nørgaard Jensen
Johan Skjoldborgs vej 39
9200 Aalborg SV
Mobil: 2267 7000

Rettidig omhu - stop skandaleprojektet til 9 milliarder inden det forvolder uoprettelige og uigenkaldelige skader. Der finder alternativer, som er bedre i forhold til samfundsøkonomien, støjgener, naturbevarelse, CO2 udslip, ressourceforbrug, forudsigelig gennemførelsestid etc.



Nuværende tunnel fra 1969 har kapacitetsmæssige udfordringer 2 timer om morgenen i den sydlige retning og 2 timer om aftenen i den nordlige retning.

Trafiktrængsel opstår grundet "rush-hour", idet de mange bilister der kommer fra tilkørselsvejene (syd og nord) skal flettes ind i den nuværende tunnel, som giver flaskehalsproblemer, da den ikke kan rumme mængden af biler i de 2 timer (morgen/syd og aften/nord).

Egholmsmotorvejen

Egholmsmotorvejen på over 20 km er tiltænkt etableret vest om Aalborg igennem fredelig natur og by, over en idyllisk rekreativ ø (Egholm) med en tunnel (1.118m), to lavbroer samt 14 motorvejsbroer, 2 motorvejskryds - og dette til trods for at Aalborg udvikler sig øst omkring det nye supersygehus og nuværende industri. Denne løsning til 9 milliarder forbedrer, men løser ikke trængselsproblemerne. Derimod medfører den støjgener for 26.000 borgere, væsentlig natur fjernes, vandløb omlægges, drikkevandsråder ødelægges.

Udbygget E45

Der findes alternativer - et alternativ, som er billigere (3 milliarder), mindre CO2 belastende, ødelægger ingen natur og giver ingen støjgener og så er det langt hurtigere og mere forudsigelig at etablere. Dette alternativ består af udvidelse af eksisterende tunnel (2 x 3 spor) med en ekstra tunnel (582m) tilsvarende nuværende med 2 x 3 spor. Dette betyder 6 spor nord og 6 spor syd, som i de 2 x 2 timer (rush-hour) om dagen, skal styres 'intelligent' så der om morgenen er 8 spor syd (4 spor nord) og om eftermiddagen er 8 spor nord (4 spor syd).

Opfordringen er at stoppe dette **politiske drevet skandaleprojekt** og overveje bedre og billigere alternativer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: N M (nm_dejavu@hotmail.com)
Titel: EGHOLM
Sendt: 10-01-2024 17:09

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

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

Min begrundelse er baseret på de af Borgerbevægelsen grundige undersøgelser mod en motorvej i Egholmlinjen samt fremførte

argumenter og høringssvar, som jeg hermed tilslutter mig. Desuden tilslutter jeg mig EL's høringssvar:

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil give et tab i rekreative muligheder for befolkningen, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenede og øge CO2 udslippet!

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken. Derfor skal der investeres i alternativer til øget bilkørsel i form af bedre forhold for cyklisme, kollektiv trafik, samkørsel, delebiler, pendlerparkering nord og syd for fjorden, fleksible arbejdstider m.v.

Mere negativ klimapåvirkning

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, [Aalborg Kommunes klimapolitik](#), [Paris-aftalen](#), klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Flere rammes af støj

Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger [WHO's grænseværdi på 53 dB](#). Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådal, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej

Natur og rekreative områder forringes

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder.

Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med [EU's habitatsregler](#).

Vigtig natur vil få forringede vilkår og [paragraf 3. beskyttet natur](#) vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

Hvis projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for [bilag IV arter](#), være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.

VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, vi finder ikke at det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

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

Grundvandet trues

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenede vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil kommer risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådal, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen

Udover de negative effekter for beboerne på [Egholm](#) vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på [Egholm som rekreativt område og turistdestination](#). De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en [forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt](#).

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som [Østerådal](#), Klosterengen, [Lindholm Strandpark](#) og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Alternativer til mere motorvej

Enhedslisten har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til at investere i mere motorvej, som vi opfordrer til, at der nu tages fast på:

- I forlængelse af etableringen af en BRT-buslinje fra Vestbyen til det nye universitetshospital tages der initiativ til etablering af en tilsvarende fra Vodskov til Svenstrup.
- Der etableres nye stoppesteder på nærbanen nord for Aalborg og syd for Aalborg. (mulige steder er Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup nord for fjorden og Svenstrup Syd eller Ellidshøj syd for Aalborg)
- Etablering af flere vigespor på jernbanen i Vendsyssel så man kan øge togdriften for både passagerer og gods.
- Elektrificering helt til Hirtshals for at gøre det mere attraktivt at transportere gods på skinner.
- Udbygning af Aalborg Havns samarbejde med andre havne i Danmark og resten af Europa for at få mere gods på skinner og vand.
- Flere park and ride anlæg (pendlerparkering) både syd og nord for fjorden med direkte forbindelse til kollektiv trafik over fjorden og ind til Aalborg og andre vigtige knudepunkter samt gode forhold for opbevaring og eventuelt leje af cykler.
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Aalborg Kommune og Region Nord går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Indførelse af roadpricing, som kan medvirke til at reducere og sprede biltrafikken.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Aalborg Kommunes bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af kommunen.
- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i Aalborg Kommune.
- Investeringer i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter).
- Etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg. Muligheden for færgetransport på tværs af fjorden andre steder undersøges.
- Bedre kapacitet på Hals-Egense forbindelsen.
- Prioritering af en indsats for at reducere støjproblemerne ved den eksisterende motorvej ved hjælp af støjvolde og lavere hastigheder i bymæssig bebyggelse.

For Enhedslisten Aalborg

Per Clausen

Nanna Moltke.
Ålerusen 93. 9240 Nibe



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lis-niels@stofanet.dk (lis-niels@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar ifm. lov om den 3. limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 17:05
Bilag: Høringssvar ifm. lov om 3. limfjordforbindelse jan. 24.docx;

Hermed høringssvar ifm. lovforslag om anlæg af d. 3. limfjordsforbindelse.

Mvh.

Niels Hauge.

Høringssvar ifm. "Den 3. limfjordsforbindelse"

Aalborg d. 4-1-2024

Høringssvar ifm. "Den 3. limfjordsforbindelse"

Om fremkommelighed / trafik.

Det forudsættes, at en forbindelse over Egholm vil kunne aflaste det nuværende motorvejsnet. Dette vil (sandsynligvis) ikke komme til at ske. Der vil fremover højst sandsynligvis ske en udbygning af Aalborg by i den østlige del af Aalborg. En udbygning som vil medføre øget belastning af det eksisterende vejnet (allerede nu er den forholdsvis nye "Egnsplanvej" nærmest underdimensioneret grundet øget trafik). Dette vil en vestlig forbindelse ikke afhjælpe, da den forøgede lokale trafik ikke vil kunne benytte en vestlig forbindelse. Dette er for nylig også fremført af en trafikforsker, der fortæller, at den nuværende motorvej vil være underdimensioneret i fremtiden uanset om der bygges en forbindelse hen over Egholm. Og at der er brug for en udvidelse af den nuværende motorvej og kapaciteten på den uanset en forbindelse over Egholm.

Den gennemgående trafik (trafik der skal forbi Aalborg) vil i høj grad komme til at benytte det nuværende vejnet, da det vil være det nemmeste måde at komme uden om Aalborg og videre på.

Der har tidligere været et forslag fremme om en 3. limfjordforbindelse øst om den nuværende motorvej og helt uden om den østlige del af Aalborg. Dette forslag er det værd at tage med i betragtning, hvis der skal laves en udvidelse af vejnettet. Umiddelbart vil dette forslag betyde en aflastning af nuværende vejnet ift. den udvidede aktivitet i den østlige del af Aalborg ligesom det ikke vil være en bynær vejudvidelse. Et sådanne forslag til linjeføring vil kunne aflaste ift. den gennemgående trafik og vil kunne aflaste den forøgede trafikmængde i den østlige del af Aalborg (det nye supersygehus, den østlige havn, div. industriområder m.m.)

I den forbindelse mangler der beregninger på, hvad det trafikalt betyde for Aalborg by og infrastrukturen i Aalborg, hvis den eksisterende motorvej bliver øget til et 3. spor og et ekstra tunnelrør under Limfjorden. Samt beregninger på udviklingen i trafik i den østlige del af Aalborg og dennes betydning for infrastrukturen. En vestlig forbindelse vil være en hel del dyrere at etablere, end en udvidelse af nuværende tunnel med et ekstra tunnelrør samt en udvidelse af motorvejen samme sted. (Der mangler præcise beregninger de to modeller op imod hinanden inkl. en realistisk fremskrivning af udgiftsniveauet).

Aalborg kommune har igennem en del år satset på at udvide den kollektive trafik med bl. a. en ny og hurtig busrute (+bus) med eget trace. Aalborg kommune har i de senere år satset på øget fremkommelighed for kollektiv trafik for at dække behovet for transport i den bynære del af Aalborg. Hvilket er i lighed med hvad en hel del andre byer gør i øjeblikket. Frem for at bygge flere veje og få flere biler ind i byen (det er et stigende problem for de største

byer i Danmark, at det er svært at komme rundt i bil i bykernen). Der mangler konsekvensberegninger for, hvad en øget biltrafik ved en forbindelse over Egholm vil betyde for fremkommeligheden i Aalborg by og Aalborg centrum.

Om økonomi.

En 3. limfjordsforbindelse vest om Aalborg vil have en hel del negative konsekvenser frem for en anden løsning (ekstra tunnelrør m.m.). Den er væsentligt dyrere at etablere end alternativet en udvidelse af den eksisterende motorvej og et ekstra rør under Limfjorden.

De beregninger der har været fremme, tager ikke hensyn til de reelle udgifter. Hverken for staten eller Aalborg kommune. Der har været betydelige prisstigninger på alt, hvilket gør at det som udgangspunkt vil blive dyrere end planlagt (som det ser ud lige nu, kan der meget vel komme yderligere prisstigninger grundet krigen i Mellemøsten og den fordyrede fragt fra Asien til Europa).

Der er heller ikke taget højde for de ekstra udgifter der måtte være ifm. den omfattende forurening med asbest der er på den sydlige side af Limfjorden hvor forbindelsen er planlagt. Alle lokale ved, at forurening er mere omfattende end der er givet udtryk for. Der mangler reelle og realistiske beregninger på, hvad det vil koste at etablere en 3. forbindelse over Egholm med de ekstra omkostninger der er. Økonomiske beregninger der også er fremskrevet ift. at udgifterne vil stige med tiden.

Der er heller ikke taget højde for de ekstra udgifter som Aalborg kommune kommer til at skulle betale for en udvidelse af infrastrukturen i Aalborg. Vejene i Aalborg vestby er ikke dimensionerede til at tage mere trafik end de gør i dag. Der mangler beregninger på, hvad disse ekstra udgifter vil betyde af økonomisk belastning for Aalborg kommune (inkl. en fremskrivning af udgifterne). Risikoen er, at udgifterne vil blive væsentligt overskredet som det er sket med supersygehuset i Aalborg.

Forurening:

Der vil være en større CO₂ udledning ved at bygge en vestlig forbindelse frem for en udvidelse af det nuværende motorvejsnet med et ekstra spor og et ekstra tunnelrør. (der mangler præcise beregninger de to modeller op imod hinanden).

Ideen med generelt at udbygge vejnet til biler vil generere flere biler med en større CO₂ udledning til følge (der mangler beregninger ift. til dette, hvor også produktionsfasen af biler (også elbiler) medregnes i CO₂ udledningen. (hvis ikke bilerne bliver købt i Danmark vil de ikke blive produceret og dermed heller ikke udlede CO₂ ifm. fremstillingen af dem).

Der mangler en samlet CO₂ beregning for byggeriet af en forbindelse over Egholm (En beregning der inkluderer CO₂ udledningen fra underleverandørerne).

Støjbelastningen ved en 3. limfjordsforbindelse er problematisk. Støjen vil komme til at påvirke mange af beboerne i den vestlige del af Aalborg. Både ift. selve motorvejen men også ift. en øget trafikmængde i Aalborg vestby. Mere end det hidtil er fremkommet. Der er ikke i de beregninger som har været fremme, taget højde for, at området er fladt og bærer lyden langt. Og at den grænseværdi som WHO har på 53 dB bliver væsentligt overskredet langt ud over hvad der er angivet i visualiseringen af det område der blive påvirket af støj. Der er ikke taget højde for, at vindforholdene har stor indflydelse på, hvordan støjen påvirker omgivelserne. Der er ikke taget højde for, at belastningen ikke er ens hen over dagen og året. Der vil være perioder (også af længere varighed), hvor støjen vil overstige WHO's grænseværdi. For det meste kommer vinden fra vest og nordvest (som er den fremherskende vindretning i området). Dvs. at støjen bliver båret forholdsvis langt. (dette kan også iagttages i øjeblikket, da støjen fra redningstjenestens helikopterlandingsplads i området vest for rensningsanlægget. Når vinden bærer væk fra helikopterens landing, bemærkes det ikke så meget i beboelsen syd og vest for pladsen når helikopteren lander og letter. Når vinden bærer støjen ind til husene, er det som at have fornemmelsen af, at redningshelikopteren næsten lander og letter lige hos genboen et par huse borte). Det vil sige, at støjen bliver mere udtalt, end det er oplyst, når vinden bærer den. Der mangler realistiske støjberegninger og realistiske forslag til løsning af støjproblematikken. (Det er for ikke så længe siden kommet frem, at alt for mange danskere dør med helbredsmæssige problemer grundet støj). Aalborg er i forvejen landets mest støjplagede by.

Drikkevandet er i fare for forurening, da linjeføringen går hen over en stor del af byens vandreservoarer.

Natur:

Ødelæggelse af naturen i den vestlige del af byen. Aalborg har ikke for meget bynær natur i forvejen. Derfor skal den eksisterende bynære natur passes på og ikke ødelægges af et stort vejbyggeri. Den bynære natur i den vestlige del af Aalborg bliver brugt flittigt af beboerne i den vestlige del af byen.

En 3. limfjordsforbindelse hen over Egholm vil bl.a. berøre flere dyrearter, som er fredet i en omfattende grad. (så der skal tages vidtgående hensyn til dem ift. et evt. byggeri). Der tænkes her på Natura 2000 områder, flere beskyttede bilag IV arter og deres habitater der vil blive ødelagt.

Politisk:

Høringssvar ifm. "Den 3. limfjordsforbindelse"

Der er et stort (og stigende) flertal i Aalborg, som ikke ønsker en 3. limfjordsforbindelse hen over Egholm. Men i stedet foretrækker en forbindelse med et ekstra rør ifm. den nuværende forbindelse p

Med venlig hilsen

Niels Hauge.
Ferskenvej 30
9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Hansen (brunholm@live.dk)
Titel: Egholm-motorvej - hørnigssvar -
Sendt: 10-01-2024 17:05

Til Transportministeriet

Jeg er imod en motorvej af flere årsager.

Som beboer i Aalborg Vestby er jeg meget bekymret for støj og luftforurening. Jeg trives i denne bydel og er bekymret for at jeg ikke kan bo her mere. Jeg benytter Egholm til vandreture i naturen så tæt på Aalborg. Som lærer har jeg ofte eleverne med derover, så vi kan undersøge miljøet og naturen. Jeg går ofte ture på Nørresundby siden, over kulturbroen og så en travetur på 7 km i ren natur. Denne tur vil også blive påvirket. Jeg ror i Aalborg dameroklub ca. 1000 km. hver sæson, vores ro-farvand vil blive ødelagt.

Jeg mener, at der er så mange andre steder man kunne overveje i stedet for at smække en motorvej op lige midt i en skøn natur. Det vil ødelægge mange natur perler i en storby, som mange mennesker benytter dagligt.

Jeg tænker, også at det er en underlig prioritet både økonomisk og miljømæssigt i forhold til at vi i fremtiden nok ikke skal have så meget privatbilisme pga. miljøet.

Jeg håber, at I vil genoverveje forslaget

På forhånd tak

Ps. kan jeg bede om en kvittering?

Dorte Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:38

Tid i kø er ikke arbejdstid

Trafikmodellerne om "spildte timer" omregnet til kroner og ører er luftpenge. De optræder ikke i nationalregnskabet eller i kommunens eller regionens regnskaber. Modellerne er hokuspokus-beregninger og har ingen betydning.

De fleste, der sidder i kø, sidder der i deres fritid. Undtagelsen er firmabiler, der kører i arbejdstiden.

Der er andre løsninger. Med et ekstra tunnelrør kan man evt. give forkørselsret til de biler, der har flere en én passager- Det praktiseres nogle steder i USA med stor succes. Desuden kan man lave pendlerpladser, hvor der arrangeres samkørsel, forskudt kørsel og man kan forbedre den kollektive trafik. Alt sammen løsninger, der kan bruges i ekstra tunnelrør, frem for en Egholmlinje.

Flere veje løser ikke problemerne. Ifølge alle trafikforskere skaber flere veje blot mere trafik.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:37

Krav om omfattende risikovurdering og alternative løsninger

Det kræver, at der foretages en grundig og omfattende risikovurdering af asbestforureningen og dens potentielle konsekvenser.

Derudover opfordrer jeg til at overveje alternative linjeføringer, der undgår disse kritiske områder fuldstændigt.

Vi kan ikke og bør ikke risikere folkesundheden og miljøet for infrastrukturudviklingens skyld.

Med baggrund i betænkeligheder og en mulig sundhedsmæssig og miljømæssig krise, bør Transportministeriet revurdere og om nødvendigt omgøre planerne for den 3. Limfjordsforbindelse.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Paul Tempels (paul@tempels.dk)
Titel: Nej til flere motorveje!
Sendt: 10-01-2024 16:36

Jeg vil hermed gøre opmærksom på, at flere motorveje vil føre til samme situation som i Holland. Her er motorvejsnettet fuldt udbygget. Sideløbende er bilkøerne vokset yderligere. De fleste er på 15-35 km hver morgen. I radioen er der en særlig service som hedder Kø-nyt for udelukkende at guide bilerne udenom. Den gennemsnitlige ekstratid for morgenkørslen er ca 25-50 minutter.

Hvad kan vi lære af dette?

At flere motorveje lokker flere biler til!

Og en opgradering af motorvejnettet betyder også færre togpassagerer.

Er det dét vi vil, nu klimaforandringen kalder på grønnere transport?

Anlæg af nye motorveje udløser yderligere CO2 udslip. Det udfordrer overholdelsen af paris-målene i 2030.

Og flere el-biler er ikke den store hjælp de første 10-15 år, for den nuværende fossile bilpark holder endnu i mange år. El-bilerne tegner sig for den ekstra vækst i den totale bilpark.

Lad os i stedet bruge vores ressourcer til en opgradering af vores kollektive transport. Det skal være moderne, smart og komfortabelt at bruge bus, metro, letbane, regionaltoget, intercitytoget og - i fremtiden - hurtigtoget!

Paul Tempels
2990 Nivå

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:35

Flere ulemper og fare for risici end fordele

Den 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke os og kommende generationer. Beslutningerne skal både vi og vore efterkommere leve med.

Mange ønsker en 3. Limfjordsforbindelse, og der er flere muligheder for, hvor den kan være. Og af dem er vestforbindelsen den mindst gode – her er nogle af grundene helt overordnet:

Byudvikling

Byen har udviklet sig meget mod øst, siden ideen om en vestforbindelse opstod, her kommer supersygehuset og industri og boliger – og det fortsætter.

Forbindelsen aflaster ikke tunnellen tilstrækkeligt. Ifølge Vejdirektoratet selv bliver et 3. rør nødvendigt inden i vores levetid.

Aalborg spærret inde af motorveje

Aalborg kommer til at være spærret inde af motorveje (ligesom Herning), det er ucharmerende, klaustrofobisk og ikke mindst støjende og forurenende. Oven i købet er vestdelen af Aalborg den mest stille del af byen med grønne områder til glæde for mange løbere, hundeluftere, gåture, sejlere, roere o.lign.

Alt det, der ødelægges:

Stilheden ødelægges

Støjen fra bilerne på motorvejen - fra Egholm/fra de broen, Egholm-Lindholm/fra højbroen igennem Lindholm der føres højt over Thistedvej og jernbanen – bæres til tusindvis af mennesker og breder sig med vestenvinden og pga. højden, kan det ikke støjdæmpes.

Støjberegningerne tager ikke højde for lokale vindforhold, men bruger langt lavere landsgennemsnit i høringsmaterialet. Det stigende terræn på begge sider af fjorden øger støjen. Det er heller ikke medtaget.

Natur og dyrehabitater ødelægges

Dyrene har veget for menneskers opfattelse af vores ret til at være her – det kan man mene om hvad man vil, men det er den tankegang, der har forårsaget, at verdens arter og biodiversitet nu er under pres. Og det er ikke nødvendigt her – et ekstra tunnelrør og vi er kørende. Ingen dyr eller mennesker belastes.

Drikkevandet kan blive ødelagt

Asbesten, som Eternitfabrikken fik tilladelse til at smide i Limfjorden. Den kan sive ind i Aalborgs drikkevandsreservoir sammen med saltvand ved grundvandssænkningen.

Den rene luft bliver ødelagt

Udledningen af CO₂ både når motorvejen er bygget og mens den bygges (som ikke er medtaget i beregninger) ødelægger luften og sundheden for de mennesker, der bor i nærheden.

Konklusion: flere ulemper end fordele

Kan fordelene ved denne motorvej opveje ulemperne? Hvilke fordele kan opveje tab af rent drikkevand og ren luft? Hvordan kan det retfærdiggøres at udsætte mennesker for støj, når det ikke er nødvendigt?

Alternativet er et 3. tunnelrør – det har ikke nær så mange ødelæggelse og ulemper og er endda billigere

3. tunnelrør ikke undersøgt

Et 3. rør og vendbar trafik løser trafikpropperne og er, hvor trafikken er, nemlig i øst. Den øgede trafik i øst slår

ikke meget igennem på støjniveauet, men hvis den gør, kan man støjdampe med bærende overdækning, som A7 i Hamburg.

Man kan som et minimum undersøge muligheden – vejdirektoratet har ikke undersøgt alternative forbindelser, til trods for, at der er så mange mulige negative konsekvenser af vestforbindelsen over Egholm.

11 borgmestre er enige om at forbindelsen skal bygges, men et flertal af Aalborgs beboere er imod. De borgmestre ikke i Aalborg – skal de kunne bestemme det?

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:29

Demokratisk hæderlighed?

At anlægge en motorvej over Egholm er en overtrædelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der kan indebære store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover vil motorvejen udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Den korte høringsproces er et demokratisk problem – kun 19 arbejdsdage hen over julens helligdage til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke åben og retfærdig offentlig inddragelse.

Politikere tjener borgerne, de er ikke valgt til med magt attrumfe beslutninger igennem, og slet ikke love, der påvirker folkesundhed (pga støj), ødelægger naturen og muligvis drikkevandets kvalitet.

På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kantrumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgerne og lever op til borgernes rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden og loven.

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:27

Asfalt ødelægger naturen

Linjeføringen over Egholm skader både mennesker og dyr.

Levesteder for fredede og truede dyrearter, som Danmark i EU har forpligtet sig til at beskytte, bliver asfalteret.

Rekreative og fredelige områder, som i dag er til glæde for mange løbere, gående, hundeluftere, sejlere og roere og hvad man ellers kan gøre og nyde i naturen, bliver ødelagt af asfalt og af støjen fra motorvejen. Det gælder f.eks.

Drastrup Skov, Vestre Fjordpark, kolonihaver både syd og nord for fjorden samt Lindholm Strandpark.

Er det rimeligt at forringe mange menneskers liv, nedprioritere naturen og dyr, når der findes en anden og god løsning med ekstra tunnelrør?

Fra Anette M Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Mølbak Brobak (s.brobak@yahoo.com)
Titel: Egholmforbindelse
Sendt: 10-01-2024 16:27

Jeg må som borger i Nørresundby og bosat tæt på det planlagte motorsvejbyggeri protestere herimod. Jeg tilslutter mig de argumenter, som er fremført af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen. Mener det er fuldstændig uhørt, at man i disse miljø og klimaforandringstider ikke er villige til at se på om det hele nu er så fantastisk en ide, som enkelte har fået det fremført som.

Ulemperne er alt for mange og jeg håber at man nu vil tage sagen op og på en fornuftig måde finde en østlig løsning. Det taber ingen ansigt ved. En vestlig løsning vil for tid og evighed være en skamlet på Danmark.

Med venlig hilsen

Susanne Brobak
Lindholmsvej 50, 33
9400 Nørresundby
Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (toftnielsenjens@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen - odder og alternative placeringer af motorvejen
Sendt: 10-01-2024 16:06

Til Transportministeriet :

Sådan står der i lovforslaget på side 31:

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

Mine kommentarer: Der er masser af andre mulige linjeføringer:

Der er et tidligere VVM-behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!

Der er et VVM-behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel ved E45.

Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den Bedste Vej!

Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45

Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.

Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under Sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.

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

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

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

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

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

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

Mine kommentarer: Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere.

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

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

Mine kommentarer: Underlig konklusion! Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan

godt være aktive hele døgnet. Store unger går ofte på jagt i dagtimerne.

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

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

Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

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

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

Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner,

Mine kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, landbrugsmaskiner? eller støj fra naturlige fjender. Altså mennesker, og biler?

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

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

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

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

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

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

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

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

| Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 42/47 Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur

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

Mine kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende oversat en videnskabelig rapport fra Aarhus universitet, der fortæller, at strandeng og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet.

Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling.

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

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

Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning.

Mine kommentarer: Den bedste måde, at sikre at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å. Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle.

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

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

så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?

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

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

https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf

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

Mine kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre Vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Det tager som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks. https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2flPw_y9ezS6etoaC7Rd-9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ mellem 10 og 20 år at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.

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

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

Ansvar for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet).

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

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

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

Mine kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver. Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerne et naturligt og særdeles fremragende yngle- og rasteområde for odderne, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj og

forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?

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

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

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

Mine kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde? Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.

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

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

Sammenfatning :

Der findes bevisligt mindst eet VVM-planlagt, brugbart alternativ til Egholm-linieføringen, nemlig udvidelsen af E45 i øst, samt en ny tunnel parallelt med Limfjordstunnelen.

Det vil derfor ikke være lovligt at fravige beskyttelsesbestemmelserne for odder, og det vil ikke være lovligt at vedtage en anlægslov for en motorvej i Egholm-linieføringen.

Med venlig hilsen

Jens Toft-Nielsen
A.C. Jacobsens Vej 29
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lilian Nammour Thestrup Høj (eventyrlandhoej@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 15:44

Til Trafikministeren/ Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Af følgende grunde:

Forslaget vil forøge den Sundhedsskadelig 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!

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.

Aalborg har allerede Danmarksrekord i asbestrelaterede sygdomme, mere end 40 år efter Eternitfabrikken blev lukket

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 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 uheld på motorvejen, sive direkte ned i grundvandet. Aalborg har allerede en Danmarksrekord i forhøjet indhold af kræftfremkaldende nitrat i drikkevandet!

Forslaget indeholder en grundlæggende fejl i konstruktionen

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser.

Ved nærmere analyse af tallene i trafikministeriets statistik og fremskrivning kan man udlede, at kun 25 % af den

fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 % er lokaltrafik.

Motorvejssystemet skal primært ekspedere denne trafik, og her vil bilister på vej til og fra mod 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.

Mvh Lilian Nammour Thestrup Høj

Snehvidevej 9

9400 Nørresundby

Tlf. 41101414

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til natur
Sendt: 10-01-2024 15:33

Kære Minister

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen da jeg mener, at det i forhold til EU` direktiver er ulovligt at anlægge en sådan, da det ikke er en nødvendig motorvej, da der eksisterer alternative løsninger i forbindelse med eksisterende motorvejsanlæg. I Danmark er naturen generelt trængt, men ved Egholm har vi en vigtigt vinterbolig for Knortegås, vi har Oddere og andet dyre- og fugleliv, der, og hvis motorvejslinjen aflyses, får mulighed for at udvikle sig, da der er der villighed til at lade store områder på Egholm falde tilbage til natur. Natur er en vigtig ressource for os mennesker, men naturen, som sig selv, er uhyre vigtigt og derfor skal den beskyttes. Det er beskæmmende at Miljøkonsekvensvurderingen ser stort på dette, nærmest anbefaler ulovligheder og er fuldstændigt useriøse med anbefaling af hundeluftning for at jage Odder væk!!!!

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Nygaard (H.nygaard@outlook.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 15:32

Til Trafikministeren

Jeg bor i Nørresundby og bruger rigtig meget området ved Verdens Ende som vi kalder det, Nord for Egholm. Jeg er desuden glad for at komme en tur over til Egholm og nyde naturen der. Jeg bruger rigtig meget tid i Strandparken og vestre Fjordpark, hvor jeg svømmer hele året. Jeg nyder fjorden, bruger den til at svømme og finde ro i min hverdag, ved at være de steder! Det bekymrer mig, at man nu vil placere en motorvej her? Som efter min mening ikke vil løs vores trafikale udfordringer på sigt.

Vi har ikke brug for flere motorveje.

Vi har brug for mere ro.

Mere biodiversitet.

Vi har brug for at sætte vores CO2 udslip helt ned, så vi også har en klode i fremtiden.

Vi har brug for naturen til at få vores stressede hjerner til at slappe af, så vi kan blive på arbejdsmarkedet og ikke går ned med stress.

Vi har brug for langsomhed, så vi kan trives.

Motorveje larmer.

Motorveje ødelægger naturen.

Motorveje får os til at forbruge mere, og ødelægger levesteder for andre dyr, som har lige så meget ret til at være her som vi har.

De var her først, og nu vil vi komme og tage deres levested fra dem.

Det er ikke i orden, at vi hele tiden jorder livet, fordi vi synes vi er de vigtigste – det er vi ikke.

Hvis vores børn og børnebørn skal have en fremtid, der er værd at leve, så skal vi holde op med at ødelægge vores verden.

Vi bliver nødt til at skrue ned for vores forbrug, for vores stress niveau og for vores ødelæggelse af planeten - og i stedet begynde at hele den tilknytningsforstyrrelse som vi har til os selv, hinanden og planeten.

Tænk mere kreativt, end bare af bygge og udvide motorvejen, lav nogle holdbare løsninger, tænk på bedre kollektiv trafik, samkørsel og meget mere at arbejde hjemmefra, dem der kan, frem for alle skal ud i verden hver dag.

Som sygeplejerske, så jeg virkelig en forskel under corona, hvor mange der kunne være hjemme og ikke skulle ud at køre hver dag.

Kom nu! Lav dog en bedre løsning og tænk alt ind!

Vær modig, stop motorvejen!

Mvh Helle Nygaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse - klima
Sendt: 10-01-2024 15:30

Kære Minister

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at de store klimabelastninger, som selve etableringen af en Egholmslinje vil medføre, ikke tydeligt fremgår i Miljøkonsekvensvurderingen. Dette er ikke klimamæssigt ansvarligt. Det bør der rettes op på, og samtidigt undersøges og beregnes på foreslåede alternative løsninger. Der er en stor mulighed for at beregninger med klimaperspektiv, vil vise at det både er mere klimamæssigt ansvarligt og måske også billigere og trafikmæssige bedre løsninger i de alternative forslag.

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til beslutningsgrundlag/beslutningsproces
Sendt: 10-01-2024 15:26

Kære Minister

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at beslutningsgrundlagt er forældet, unuanceret og fejlbehæftet. Forældet, da argumentet for en sådan forbindelse i debatter ofte ender med "det besluttede vi i 2011", Det argument ses stadig at være gældende da Vejdirektoratet i en opdateret VVM stadig kun har én linjeføring. Unuanceret, da jeg mangler en ansvarlig og etisk undersøgelse af de fremlagte alternative løsninger bl.a. ekstra rør, vende trafik ift. belastningstider og cityforbindelse, både i forhold til trafikproblemerne, samfundsøkonomien og EU's direktiver i forhold til linjeføringens nærheden til Natura 2000- og fuglebeskyttelsesområdet. Og fejlbehæftet - i mangel af bedre ord. Hvad ligner det at foreslå noget så uvidenskabeligt som at indsætte hundeluftere for at få odderen væk i et offentligt dokument?

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rune Clemmensen (rune.clemmensen@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 15:25
Bilag: Høringssvar - Egholmsforbindelse.pdf;

Hermed høringssvar om 3. limfjordsforbindelse

Vh

Rune Høyrup Clemmensen
Godthåbsgade 43
9400 Nørresundby

Høringssvar. indsigelse imod 3. limfjordsforbindelse - Egholmlinjen.

Jeg vil hermed gerne indstille til, at planerne om den 3. limfjordsforbindelse over Egholm bliver droppet, da det i bund og grund vil være en katastrofe for Aalborg og Nordjylland. Det vil ikke løse de trafikale problemer omkring Aalborg, planerne vil betyde støjgener på stressniveau for over 20000 beboere i Aalborg (og omegn) og så er der alle miljøproblemerne med asbest, drikkevand og truede dyr.

Vejen løser med sin placering ikke trængselsproblemet ved Limfjorden, da der allerede i 2032, hvor den forventes åbnet, vil være 80.800 som vælger Limfjordstunnelen. Det står i bilaget om trafikberegninger, som er led i den nye MKV:

Kapaciteten er 75-80.000. Kommunen og vi andre må forvente, at staten forholder sig til dette problem, som jo bliver værre i årene derefter, hvor trafikken vokser. Et vejanlæg vurderes jo i forhold til effekten hele 50 år frem.

Enten må bygherre erklære, at fortsatte køer til/fra især Østvendsyssel og Aalborg C/Ø blot skal kaldes "acceptable", eller at der bør etableres de nødvendige vejudbygninger i Aalborg, så byen kan håndtere omvejskørsel via Egholm, hvilket placerer en stor udgift ved Aalborg kommune og medfører øget køretid samt unødvendigt CO2 udslip i myldretiderne, eller at man vil sende fjerntrafikken via Egholm, hvilket vil kræve, at Egholm motorvejen forlænges, så den også kobles på E45 nord, hvilket går ud over forrentningen og skaber ekstra CO2 på grund af omvejskørslen til/fra Frederikshavn, eller at man allerede nu påbegynder planlægningen af en 4.

Limfjordsforbindelse længere mod øst i erkendelse af, at Egholmforbindelsen ikke aflaster nok, hvilket giver en samlet pris på ca. 13 mia. for at løse trængselsproblemet ved Limfjorden og skaber stærkt negativ forrentning.

I det hele taget er der så meget tvivl og uigennemsigthed omkring økonomien i dette projekt, at det alene burde være grund nok til at droppe projektet. Aalborg byråd og Transportministeriet er ikke enige om, hvor meget Aalborg egentlig selv skal betale – Og det er også umuligt at få klarhed over, hvad Aalborgs del af regningen egentlig skal bruges på.

En anden ting er at selve beregningen i VVM 2011, der faldt ud til fordel for Egholm-linjeføringen, er forældet. Den er baseret på en forældet beregningsmodel, som ikke tager højde for myldretider (hovedproblemet), desuden på datidens trafiktal og på en stærkt overdimensioneret model for udvidelse af E45 med hele 12 motorvejsspor under Fjorden.

Med den omhandlede linjeføring udsætter man iøvrigt 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.

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. Jeg er klar over, at 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. I ren desperation har transportministeriet endda forslået, at der nu skal køres skræmmekampagne imod odderne på Egholm med hundelorte og støj. Ja, det er desværre ikke en joke, men nærmere en understregning, hvor lidt alvorligt transportministeriet behandler denne sag.

Drikkevandsinteresser er endnu et punkt, der er yderste problematisk. 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 er indsigelserne nok til allerede nu at droppe udkastet til anlægslov, alternativt må folketetinget 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 overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstejn ved vores demokratiske model.

Og mangler I lidt ekstra argumenter for at droppe dette tåbelige prestigeprojekt, som et stort flertal af nordjyderne ikke ønsker, så kan det desuden nævnes, at:

Den offentlige høring er blevet presset sammen hen over julen, hvilket er dybt problematisk i forhold til at sikre en hæderlig proces.

Man afholder to offentlige høringer samtidig - dvs. man holder høring om selve anlægsloven inden den sidste høring om VVM/MKV er afsluttet, hvilket umuliggør at de kommentarer, indsigelser, forslag osv. der måtte komme ud af denne høring, kan få nogen form for indflydelse på loven.

Rækkefølgen bør være og er traditionelt sådan, at først afholdes VVM/MKV, derefter gennemlæses høringssvarene og Vejdirektoratet kommer med et høringsnotat til de fremsatte synspunkter, dernæst fremkommer Vejdirektoratet med en indstilling inklusive eventuelle ændringer, og først derefter fremsættes lovforslaget.

Samfundsværdien af en Egholmforbindelse er faldet fra 5,347 mia. kr. ved VVM 2011 til ca. 0,5 mia. i VVM 2021. Det er i sig selv et problem, der gør det relevant at undersøge alternativer. Men hvis man medtager eksterne poster, f.eks. taksering af risikoen for, at 1/3 af Aalborgs drikkevand forurennes, bliver forrentningen negativ med mange mia. kr..

CO2 ved anlæg er kraftig forøget ifølge et bilag til den nye MKV. Og taksering heraf er stadig ikke medregnet i den samfundsøkonomiske beregning, har projektleder Niels Fejer Christiansen oplyst.

!

Desuden gøres opmærksom på, at I i givet fald godkender en VVM/MKV-rapport, som påstår, at der kommer MINDRE støj i byen ved anlæg af en Egholmforbindelse (se rentabilitetsberegningen, hvor tallet for støj er plus). Dette til trods for, at vejen tænkes etableret på en forhøjning i vindretningen for store boligområder. Denne uhyrlighed skyldes, at man i Egholmprojektet medregner to støjskærme på E45, som jo hører til på E45, og som vi burde have fået penge af staten til ved den seneste bevilling til støjskærme. Men det undlod man åbenbart at give penge til, da det ville ødelægge støjtallene i Egholmprojektet, hvis de stod der i forvejen. Borgerne i Dall har måttet lide under dette.

Det er desuden dybt urimeligt og i strid med Vejloven, der kræver undersøgelse af "rimelige alternativer" at man ikke har undersøgt et østlig alternativ ved opdateringen forud for VVM 2021. Det er desuden et krav fra EU at der undersøges alternativer, hvis væsentlige naturinteresser er på spil.

Venlig hilsen

Rune Høyrup Clemmensen
Godthåbsgade 43
9400 Nørresundby

Til:

Fra: Jessie Seehuusen (jessie@smorumnet.dk)

Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Sendt: 10-01-2024 15:25

Vi står i en kæmpe klima- og biodiversitets-krise, som fordrer vi omstiller os, og måler ethvert tiltag med kritiske briller: Vil dette forslag bringe os tættere på vores mål om at reducere vores CO2-udslip og fremme et bæredygtigt samfund eller vil det bringe os i den modsatte retning.

Og hvordan beskytter vi den natur, som vi alle er dybt afhængige af.

Anlægget af en motorvej hen over Egholm vil bringe os i den forkerte retning. Det giver selvfølgelig nogle store udfordringer, fordi vi så skal finde løsninger på problematikken med trængsel i Limfjordstunnelen, i et katalog, som vi endnu ikke har liggende.

Men der er *ingen vej udenom*!

Vi skal starte forfra.

I dag ved vi mere om miljø, natur og klimapåvirkningerne end da motorvejen første gang kom på tegnebrættet.

Nu er det tid til at sadle om.

En af trængselsproblemerkernes årsag er jo at vi transporterer vildt mange tomme sæder - med andre ord, at biltrafikken er stigende. Hvilke alternativer er der til bilismen og er de gjort attraktive nok? Kan der etableres en cykelbro, samkørselspladser og lign? Vi bliver nødt til at tænke ud af boksen og sprænge nogle rammer for hvordan vores infrastruktur skal være.

Aalborg kan blive den by, der viser det banebrydende projekt, som fremmer en ægte grøn omstilling til glæde for de næste generationer.

Vi har en datter i Aalborg, så også derfor betyder det noget. Lyt til alle de alternative løsninger, der er, vær fremsynet og drop motorvejsprojektet.

Tiden er inde til en ægte omstilling.

Vi har ikke råd til andet.

Med venlig hilsen

Jessie Seehuusen

Frugtvangen 2

2765-Smørum

51373468

jessie@smorumnet.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ragna & Jørgen (loumie4you@gmail.com)
Titel: Bemærkninger udkast til forslag til lov om en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 14:41

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde, herunder:

1. Støjgener

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. Jeg må 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 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 regner 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.**

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. Økonomi og miljø.

7,3 milliarder kr. er den beregnede investering, 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 samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er ringe, og hertil kommer 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.**

Med venlig hilsen

Jørgen Larsen, Ravnvej 84, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Ørnsø Knudsen (soren.ornso@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen 24
Sendt: 10-01-2024 14:37
Bilag: Høringssvar asbest 2024.docx; Høringssvar om klimakrisen og Egholmmotorvejen 2024.docx; Høringssvar støj 2024.docx;

Jeg medsender hermed 3 filer vedrørende klimakrise, støjgener og Asbest problemer vedrørende Egholm Motorvejen.

Venlig hilsen.

Søren Ørnsø Knudsen.

Vesterbrogade 50 Holstebro.

soren.ornso@gmail.com

+45 21491219.

--

Søren Ørnsø

soren.ornso@gmail.com

+45 21491219

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhulle Aalborg i støj og asbest.

Konsekvenserne er uacceptable.

Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?

Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.

Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennearbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rapporter om disse løsninger

Asbest-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Vejdirektoratet udtaler at prøver taget fra fjordbunden ikke viser problemer med asbest.

Hvad med at tage prøver på landjorden !

Både på Nørresundbysiden og Aalborgsiden.

Tænketanken GEOHAV har v.h.a. fotografier dokumenteret, at der ved Renseanlæg Vest findes nedgravede depoter med ca. 95.000 tons asbestholdigt affald.

Det ligner et kobbermine-brud i Sydamerika.

Tusindvis af tons asbestaffald er der deponeret gennem adskillige år.

Det kan ikke passe at myndigheder nidkært overvåger hvert kilo som private borgere deponerer, og hvor samme myndigheder tillader det offentlige at fritlægge depoter på tusindvis af tons asbestholdigt affald.

Asbestholdigt affald der vil slippe ud i omgivelserne ved anlæggelsen af en Egholm-motorvej.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.

Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Klimakrisen og Egholmmotorvejen.

Vigtig udtalelse i TV udsendelse med Nikolaj Coster-Waldau fra d.12 dec. 2023.

Klimakrisen gør global indsats nødvendig !

Folket skal kræve handling fra sine politiske ledere !

Indlandsisen smelter hurtigere og hurtigere.

Byerne i Tyskland oversvømmes.

Floderne går over deres bredder.

Verdenshavene stiger.

Andre steder er det umuligt at dyrke afgrøder på grund af tørke.

Hvad gør vi i Danmark ved det ?

Vi bygger motorveje. !

Det er simpelthen sørgeligt at Danmark bruger ressourcer på det !

Især Egholmmotorvejen vil dræne omgivelserne for natur-ressourcer såsom grus og sand, samtidig med at naturgrundlaget for dyr og mennesker ødelægges.

Få indført Roadpricing Straks ! Det vil løse trængsels-problematikken, når folk økonomisk tilskyndes til samkørsel. I 80 pct. af køretøjerne i myldretiden er der kun én person.

Stop forkælelsen af privat-bilismen !

Stop alle planer om en Egholmmotorvej !

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. asbest-udslip og støjforurening samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.

Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Høringssvar vdr. 3. Limfjordsforbindelse

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil indhulle Aalborg i støj og asbest.
Konsekvenserne er uacceptable.
Jeg kræver at dette projekt tages af bordet.

I forvejen er der manglende tillid til politiske beslutninger p.g.a. hastværk og for mange dårlige beslutninger.

Hvorfor vil politikerne have en Egholmforbindelse ?
Jo det vil de fordi de vil have en Egholmforbindelse !

Det kan ikke være for at løse trængsels-problematikken ved Limfjordstunnellen.
Det vil en Egholmforbindelse ikke hjælpe på.

I følge Jysk Analyse A/S (2019) ønsker 59% af Aalborgs borgere en anden løsning i form af en ekstra tunnel med vendbart trafikflow eller en såkaldt City-tunnel som er foreslået i et gennearbejdet forslag af trafikforsker Anker Lohmann Hansen fra AAU.

Jeg kræver at der bliver lavet opdaterede VVM rapporter om disse løsninger.

Støj-problematikken ved en Egholmforbindelse.

Støj er et helt centralt problem ved motorveje.
Modsat hvad mange tror, vil elbiler ikke dæmpe udledt støj.
Det er dækkene og hastigheden der genererer støj.
Derfor er motorveje ekstremt støjende.

Vejdirektoratet skriver i den opdaterede VVM at en Egholmmotorvej vil kunne høres på flere kilometers afstand.

I andre sammenhænge arbejder man med et forsigtighedsprincip.
Det gør man ikke i Danmark når det gælder støj fra motorveje.

I Danmark sætter man grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB.
WHO sætter grænsen ved 53 dB.
Altså næsten en halvering.

Det har vist sig at Vejdirektoratets skøn over støj fra motorveje er lige lovlig optimistiske.
Senest ved Silkeborg-motorvejen hvor folk bryder sammen i gråd p.g.a. støj.

Støjen fra en Egholmmotorvej vil blive utålelig for (lavt sat) 26.000 borgere.

På Nørresundby siden planlægger man i fuldt alvor en linieføring i 10 meters højde over en strækning på 4 km uden støjværn.

Hvad vil turister der besøger Lindholm Høje Vikingegravplads ikke tænke om trafikplanlæggerne i Danmark hvis dette scenarie realiseres.

Hvad vil indbyggerne i Nørresundby området ikke tænke om trafikplanlæggerne hvis en 4 km lang motorvej i 10 meters højde realiseres.

Det vil blive et støjhelvede af dimensioner.

Det er uhørt og uacceptabelt at gå videre i planlægningen af et så ødelæggende projekt.

Videre over Egholm forestiller man sig motorvejen på en flere meter høj dæmning uden støjværn.

Fladt landområde og fjordens vand vil fremme udbredelsen af støjen.

Egholm afsnittet vil blive en støjgenerator af dimensioner.

Videre på Aalborgsiden tæt på bymæssig bebyggelse vil tusindvis af mennesker få ødelagt deres livskvalitet.

Planlagte støjværn vil vise sig utilstrækkelige.

Egholmforbindelsen vil gamble med Aalborg-områdets livskvalitet p.g.a. støj samtidig med, at man ødelægger bynær natur som er uerstattelig.

Stop med forherligelsen af Egholmforbindelsen.

Stop med at fremture om at Egholmforbindelsen vil løse alle problemer.

Tværtimod vil Egholmforbindelsen skabe problemer på mange fronter, som kommende generationer skal leve med.

Problemer med støj, asbestforurening, truede drikkevandsressourcer og tab af uerstattelig bynær natur.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Felics Pedersen (felics.pedersen@live.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 14:32

Kære Thomas og Anders

Jeg kan ikke stå inde for planerne for Egholm-motorvejen.

Så vidt jeg er orienteret vil motorvejen aflaste E45 med 9-24%. Hvad virker utroligt lavt for så omkostningsfuld en motorvej. Samtidig viser al trafikforskning, at en ny motorvej ikke vil løse trafikproblemet.

Derudover er jeg dybt bekymret over ønsket om at anlægge en sådan motorvej netop nu – midt i en biodiversitets- og klima-krise. Det virker ukonstruktivt, når vi burde prioritere at nedbringe antallet af biler på vejene.

Jeg håber virkelig, at I vil høre dette opråb fra mig og de mange andre og tage projektet til revision. Jeg kan – for egen regning – sige, at det er den her slags sager, der afgør, hvor jeg i fremtiden sætter mit kryds.

Bh Felics Lindberg Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maja Wanscher (majawanscher@gmail.com)
Titel: Hørringsvar om Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 14:10

Hej

Jeg er meget i mod byggelsen af Egholm Motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrise, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af natur kvælende motorveje.

Vi har i Danmark et kæmpe ansvar om mål vi skal nå både inden 2025, 30 og 50. Dette projekt bidrager til at gøre det modsatte og vil øge Danmarks CO2-udledning. Det mener jeg ikke er ansvarligt.

Hilsen Maja

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Muchitsch (hanne.much@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 14:00

INGEN MOTORVEJ OVER EGHOLM IKKE FLERE MOTORVEJE

Der er rigtig mange begrundelser for, at vi ikke skal have en motorvej over Egholm. Bla. bliver Egholmforbindelsen samfundsmæssig meget dyr, og den vil langt fra løse kø-problemer. En Egholmforbindelse vil udsætte over 10.000 boliger for ny sundhedsskadelig støj. Det vil give store problemer med drikkevandet. Dejlige naturområder vil blive ødelagt, og også meget vigtigt vil mange dyrearter blive udryddet og heriblandt fredede dyrearter.

Vi skal tænke anderledes i Danmark. Vi skal ikke have flere biler på vejene, vi skal udvide og støtte den kollektive trafik som skal gøres billigere og gratis om muligt.

Se på svenskerne der er kommet godt i gang med udvidelsen af den kollektive trafik og det er blevet en succes. Lad os bruge deres erfaringer og komme i gang.

I Danmark sparer vi på den kollektive trafik, hvilket er totalt vanvittigt. Det resulterer i flere biler og det er "skruen uden ende" og betyder dårligere klima, støj og møg.

Lad os stoppe det nu.

Hanne Muchitsch
Johannesmindevej 42
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Olsen (loneolsen63@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,
Sendt: 10-01-2024 13:51

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse,

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

Jeg tilslutter mig Borgerbevægelsens argumenter men vil særligt fremhæve: Egholm forbindelse vil ikke løse problemerne i fht. trafikken gennem den nuværende tunnel - viser Vejdirektoratets egne trafikberegninger.

Min allerstørste bekymring er al den asbest der ligger i området. Det kan vi tydeligt se når man går tur i området så derfor er jeg ikke tryk ved at man skriver der ikke er asbest i det område hvor en evt. motorvej skal placeres. Tænker ikke jeg behøver at gøre opmærksom på at asbest er livsfarlig. Vi må ikke gentage katastrofen omkring de mange dødsofre pga. den tidligere eternitfabrik i Aalborg

Vores drikkevand er i fare da linieføringen vil gå hen over drikkevands-reservoirer i Drastrup og Hvorup. Truede dyrearter på Egholm få ødelagt deres eksistensgrundlag. Sidst men ikke mindst så ødelægger det Aalborg By - man skærer Aalborg Vestby midt over.

Med venlig hilsen

Lone Olsen

Moltkesvej 17

9000 Aalborg

mail: loneolsen63@gmail.com

tlf: 23740438

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kristian Kjelnæs Christensen (krkj-jv@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 13:43

Til Transport ministeriet.

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

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.

Jeg finder heller ikke fyldestgørende dokumentation for at en udvidelse af kystlinjen på sydsiden af Egholm ikke vil påvirke vandstanden i fjorden i og omkring Aalborg når der er storm eller kraftigt blæsevejr. Denne udvidelse vil utvivlsomt danne en flaskehals i fjorden, og give vandet yderligere problemer i at løbe problemfrit.

Mvh.

Navn. Kristian Christensen

Mail: kristianegholm52@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Thestrup (jyttethestrup@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod udkast til lov om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:37

Til Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

De mest tungtvejende grunde for mig er

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.

2. 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 opgraves 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.

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.

Forslaget indeholder en grundlæggende fejl i konstruktionen

Formålet med en 3. limfjordsforbindelse er at fjerne den trafikale flaskehals på de to eksisterende forbindelser.

Ved nærmere analyse af tallene i 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 på vej til og fra mod 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 under alle omstændigheder være nødvendig i løbet af få år.

Venlig hilsen

Jytte Thestrup

Garvergade 22

9400 Nørresundby

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ulla Bryanne (ullabryanne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:31
Bilag: Indsigelse.docx;

Vedhæftet finder I min indsigelse vedr. Egholmmotorvej

Bedste hilsner
Ulla Bryanne

Indsigelse mod anlæg af motorvej i Egholmlinjeføringen

Kære beslutningsansvarlige

Før I træffer en beslutning, vil jeg bede jer svare på om I er opmærksomme på følgende forhold:

- Motorvejen vil på visse strækninger i bebyggede områder komme op i en højde på 11-12 meter. Det er en **optisk** forurening.
- I disse højder er det ikke muligt at opsætte effektivt støjværn. Vinden kommer som bekendt oftest fra vest, og lyd transporteres tydeligere over vand end over land. En motorvej over Limfjorden i den vestlige del af Aalborg, vil derfor sende en forfærdelig **traffikstøj** ind over byen - som i forvejen er den mest støjbelastede by i Danmark.
- E45 passerer Aalborg i den østlige del af byen, og borgerne i området har i mange år klaget over trafikstøj. Med en motorvej i vest vil byen blive klemmt inde mellem to motorveje og plaget af støj uanset vindretning.
- Linjeføringen går både nord og syd for fjorden hen over vigtige vandreservoirer som Aalborg Kommune i årtier har brugt store kræfter på at friholde for at fremtidssikre rent **drikkevand** til byens borgere. Både i anlægsfasen og ved tilfælde af trafikuheld på en færdig motorvej, kan disse anstrengelser være spildte.
- Mange steder rundt om i Aalborg og Nørresundby, bl.a. der hvor motorvejen og dens tilslutningsveje er planlagt, er der affaldsdepoter fra den nu nedlagte Dansk Eternit Fabrik. Eternitten blev i mange årtier produceret med **asbest**, som er et yderst kræftfremkaldende materiale. Under anlægsfasen vil mange af disse depoter blive blotlagt og den flygtige asbest spredt med vinden. Aalborgenserne har i forvejen et alt for stort antal asbestrelaterede kræftsygdomme.

Der kunne nævnes mange andre forhold. Fx fremfører trafikforskere at en Egholmmotorvej slet ikke vil løse de fremtidige trafikale problemer. Vil alle ulemperne så være til ingen nytte? Andre siger at det samfundsøkonomisk slet ikke kan betale sig. Og Aalborg Kommune er kommet til at love en medfinansiering af motorvejen; penge som kommunen ikke har, og som derfor kun kan tages fra byens trængte socialvæsen. Og som nævnt mange, mange andre forhold.

Jeg håber I vil tænke jer rigtig grundigt om, inden I træffer en beslutning om etablering af en Egholmmotorvej.

Med venlig hilsen

Ulla Bryanne, en bekymret aalborgenser

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (finnvesterlund@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:28

Odder d. 10. januar 2024

Til Trafikminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Tag Egholmlinjen af bordet!

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er den dyreste løsning og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støj til flere aalborgensere.

Valg af Egholmlinjen som den 3. Limfjordsforbindelse vil udsætte 26.000 borger for sundhedsskadelig støj.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger, der knytter sig til sygdom p.g.a. vejstøj allerede oppe på 4,4 mia kr. og stærkt stigende. Det vurderes at 802 personer/ år dør for tidligt i Danmark iht. den seneste rapport om Environmental noise in Europe (EEA no.22/2019(EU)).

I rapporten er Aalborg i øvrigt anført som værende Danmarks mest støjbelastede by. Hvornår begynder politikerne at tage det problem alvorligt?

VVM støjberegningsmetoderne for Egholmlinjen er utilstrækkelige og misvisende. Det er gennemsnitsberegninger med udgangspunkt i for lavt antal trafikanter på motorvejen. Der er derfor sikkerhed for, at beboerne langs Egholmlinjen IKKE beskyttes mod sundhedsskadelig vejstøj over 58 dBLden. Desuden er usikkerheden i støjberegningsmetoderne uacceptabel stor.

Det er derfor tvivlsomt om VVM rapport 379, 2011 samt Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen fra 2021, opfylder de faglige krav, som de skal i henhold til EU's krav til Miljøkonsekvensvurderinger.

Alt taler IMOD en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, det er den dyreste og dårligste forbindelse og meget bekymrende, at nogle politikere vælger den dårligste og dyreste løsning. Det er tilladt at ændre holdning.

Med venlig hilsen

Finn Vesterlund

Vesterhåb 3, 8300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (finnvesterlund@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:26

Odder d. 10. januar 2024

Til Transportminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Egholmlinjen skal tages af bordet

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til Folketinget om at vedtage en anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som bedre vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er dyrere og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støjlage til flere Aalborgensere.

Det rene drikkevand er truet, hvis man vælger Egholmlinjen:

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder til boringerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu tappes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer. Drikkevandet sendes direkte ud i hannerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen. Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften, er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Jeg håber derfor, at Egholmlinjen, som er den dyreste og dårligste løsning på en linjeføring over Limfjorden, vil blive afvist bl.a. på grund af den sandsynlige, varige forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære oplande til vandværkerne i Drastrup og Hvorup.

Med venlig hilsen

Finn Vesterlund

Vesterhåb 3

2300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (veslyn@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:18

Odder d. 10. januar 2024

Til Trafikminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Tag Egholmlinjen af bordet!

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er den dyreste løsning og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støj til flere aalborgensere.

Valg af Egholmlinjen som den 3. Limfjordsforbindelse vil udsætte 26.000 borger for sundhedsskadelig støj.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger, der knytter sig til sygdom p.g.a. vejstøj allerede oppe på 4,4 mia kr. og stærkt stigende. Det vurderes at 802 personer/ år dør for tidligt i Danmark iht. den seneste rapport om Environmental noise in Europe (EEA no.22/2019(EU)).

I rapporten er Aalborg i øvrigt anført som værende Danmarks mest støjbelastede by. Hvornår begynder politikerne at tage det problem alvorligt?

VVM støjberegningsmetoderne for Egholmlinjen er utilstrækkelige og misvisende. Det er gennemsnitsberegninger med udgangspunkt i for lavt antal trafikanter på motorvejen. Der er derfor sikkerhed for, at beboerne langs Egholmlinjen IKKE beskyttes mod sundhedsskadelig vejstøj over 58 dBLden. Desuden er usikkerheden i støjberegningsmetoderne uacceptabel stor.

Det er derfor tvivlsomt om VVM rapport 379, 2011 samt Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjordsforbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen fra 2021, opfylder de faglige krav, som de skal i henhold til EU's krav til Miljøkonsekvensvurderinger.

Alt taler IMOD en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, det er den dyreste og dårligste forbindelse og meget bekymrende, at nogle politikere vælger den dårligste og dyreste løsning. Det er tilladt at ændre holdning.

Med venlig hilsen

Bente Lyngesen

Vesterhåb 3, 8300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Finn Vesterlund (veslyn@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 13:16

Odder d. 10. januar 2024

Til Transportminister Thomas Danielsen

trm@trm.dk

Egholmlinjen skal tages af bordet

Jeg vil opfordre til, at Trafikministeren ikke fremsætter forslag til Folketinget om at vedtage en anlægslov for Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, men i stedet fremsætter forslag om at undersøge en østlig forbindelse i form af et ekstra tunnelrør ved siden af den nuværende tunnelføring under Limfjorden.

Det er rystende, at myndighederne ikke har valgt at undersøge den mest oplagte forbindelse, som bedre vil afhjælpe de trafikproblemer Aalborg står med i forhold til at krydse Limfjorden. Forbindelsen over Egholm vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne, den er dyrere og vil berøre og ødelægge noget af det mest værdifulde natur Aalborg har, påvirke drikkevandsboringer og give sundhedsskadelig støjlage til flere aalborgensere.

Det rene drikkevand er truet, hvis man vælger Egholmlinjen:

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder til boringerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu tappes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer. Drikkevandet sendes direkte ud i hannerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen. Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften, er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Jeg håber derfor, at Egholmlinjen, som er den dyreste og dårligste løsning på en linjeføring over Limfjorden, vil blive afvist bl.a. på grund af den sandsynlige, varige forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære oplande til vandværkerne i Drastrup og Hvorup.

Med venlig hilsen

Bente Lyngesen

Vesterhåb 3

2300 Odder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ann Mai Røge (annmai.lr@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 10-01-2024 12:56

Til rette vedkommende hos Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Den korte begrundelse kommer herunder, og jeg eftersender gerne videnskabelig dokumentation, der understøtter mine standpunkter.

Ideen om en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm opstod for mange år siden, og vores viden, værdier og behov har ændret sig - ideen i sin nuværende form har dog ikke fulgt med tiden - og det har loven heller ikke, den gør det svært for borgerne at blive hørt og den spænder ben for fleksibilitet i politisk beslutningstagen.

Forbindelsen i Øst:

Aalborg udvikler sig i øst - det er hér den største trafikale udfordring ligger og dermed også de største fordele, som kan imødekommes med en parallel-tunnel ved den allerede eksisterende forbindelse. Løsningen er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Det er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Det kan dokumenteres ved brug af de nyeste trafikberegningsmodeller, til forskel fra de beregningsmodeller, der tidligere blev brugt i denne sag.

Levestandard i større byer:

Der er, på verdensplan, blevet forsket i leve-standarten i større byer og hvordan den har udviklet sig, når byerne "indhegnes" i overjordiske motorveje - det er tydeligt at levestandarden er faldet og nedadgående. Hvad der derimod stimulerer høj leve-standart er grønne byer, byer med mindre trafikstøj og hvor offentlig transport prioriteres over privat - det bør være let og trygt for den bløde trafikant at bevæge sig rundt i hele byen til fods og på cykel og at kunne stille bilen i udkanten og tage offentlig transport ind - ligesom Aalborg Kommune ønskede i en rapport fra 2018. 70 biler på Vesterbro fragter det samme antal personer som én bus.

Trafikministeriet må være en forgænger, der tør se langt mere end 20 år frem eller som minimum følge med udviklingen, og lytte til forskerne og borgerne.

Jeg har boet på kanten af Aalborg midtby og Aalborg Vestby i fem år, på Kong Hans Gade, og valgte sidste år at flytte nordenfjords til Klokkeholm i Vendsyssel. Jeg valgte, ligesom rigtig mange andre borgere, at bo i Aalborg pga. den gode adgang til fjorden og naturskønne rekreative områder og hele områdets kulturelle, historiske perler på begge sider af fjorden. En perfekt kombination af byliv og natur med dyreliv, som jeg har været stor fortaler for, men som jeg fornemmer kan blive fortid, hvorfor jeg heller ikke længere anbefaler byen og frygter for dens fremtid. Aalborg har fået vokseværk, men desværre ser det ud til at det på sigt kan blive dens død. Hvad der før gjorde Aalborg attraktiv og unik kan så let som ingenting smuldre med gennemførelsen af et så stort og hensynsløst anlæg som en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm. Kommer der en vestlig forbindelse over Egholm forsvinder de bynære rekreative områder og hele området forpures af støj og forurening, der blæser ind over byen med vestenvinden.

Hvis en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm gennemføres bør den udelukkende bruges til grøn, lydløs transport - den vil dog stadig

1. "indhegne" Aalborg
2. spolere de attraktive støj og forureningsfrie rekreative områder langs hele dens strækning
3. skære den åbne horisont over og være en "øjebæ" set fra samtlige rekreative områder i vest

4. den løser ikke det trafikale flaskehalsproblem i Øst - men stimulerer mere privatkørsel fremfor offentlig trafik
5. den strider mod EU's Habitatdirektiv og understøtter arternes masseuddøen
6. og så var der noget med nogle asbest-depoter, der skal graves i...
7. og hvad med det rene drikkevand?

Jeg passerer fortsat Limfjorden for at komme på arbejde og en vestlig linjeføring vil kun i nogen eller ringe grad afhjælpe de trafikale udfordringer i øst. De 5 min, der i manges tilfælde, vil kunne "vindes" ved at etablere en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm kan på ingen måde retfærdiggøre de store anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk omkostninger! Hvis der skal etableres en større vestlig forbindelse over Limfjorden bør det overvejes at placere den endnu længere mod vest, så Hanherred kan få større glæde af forbindelsen og så færre mennesker i de tætbefolkede områder i f.eks. Aalborg Vestby, Hasseris og Lindholm ufrivilligt påvirkes af anlægget.

Jeg tillader mig at slutte af med at citere min svigerfar Asger Nielsen, som I også har modtaget en indsigelse fra:

"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 folketetinget 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 overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model."

Med venlig hilsen

Ann Mai Lunde Røge
Bredkærsvej 21
Klokkerholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Lindblad Madsen (gitte.lindblad.madsen@gmail.com)
Titel: HØRINGSSVAR 3. LIMFJORDSFORBINDELSE OVER EGHOLM
Sendt: 10-01-2024 12:35

Jeg har prøvet at skrive høringssvar via link, men kan ikke få lov til at skrive min adresse og kan dermed ikke gå til "næste". SÅ derfor almindelig mail.

DET BLÆSER STORT SET ALTID EN KRAFTIG VESTENVIND ind over Aalborg og Aalborg Vestby. SÅ derfor er det en stor risiko at tage ifht FORURENING for os, der bor her samt for de børnehaver og vuggestuer, der ligger i det område, der via vinden vil blive berørt af gravearbejde med ASBEST samt forurening fra bilerne og ikke mindst LYDFORURENING, som vil blive et evigt STRESS fænomen i sig selv og ikke mindst pga vestenvinden.

Jeg er virkelig bekymret over, at det virker som om, at alle ved, at det på ingen måde er den bedste løsning på trafikproblemerne ved tunnelen. Men at ingen tør stoppe det og se på andre løsninger (er nogen kommet til at love nogen noget??)

Vi kan risikere at komme stå med en ASBEST mm MILJØKATASTROFE om nogle år, som den i Randers, hvor heller ingen lyttede og fik stoppet det.

BØRN der står ude og SOVER I DERES BARNEVOGNE eller LEGER PÅ LEGEPLADSERNE i deres institutioner, vil få asbest støv i lungerne i deres tidlige leveår!

Også kæmpe stor bekymring ifht vores GRUNDVAND som i forvejen er meget forurenede af bla nitrat. SÅ er der hele det store tab af et meget attraktivt og velbesøgt rekreativt område, som vil gå tabt og fuldstændigt miste sin sundhedsfremmende og afstressende betydning. Det er SÅ vigtigt at bevare områder, som ikke allerede er ødelagt af ideen om vækst og "mere og mere" og flere og flere biler og motorveje og støj og manglende "åbne naturlige landskaber".

Der er også fredede dyr, som vil miste deres habitat. Det går ikke!

Vi skal have kigget på vores FORÆLDEDE VÆKSTBEGREB og måske blive inspireret af et land som Bhutan, hvis bruttonationalprodukt bliver målt i TRIVSEL og LYKKE i befolkningen.

Det kræver et visionært blik... og at der er nogen, der tør. Men har vi dybest set noget andet valg, hvis vores klode ikke skal brænde helt sammen, som den allerede viser, at den har tænkt sig at gøre, hvis vi fortsætter af dette spor.

TÆNK SIG: Vi har noget så unikt og dejligt som en IKKE LANDFAST Ø her i Aalborg. Det har så stor herlighedsværdi for hele Aalborg og opland og vil blive fuldstændig ødelagt af en kommende motorvej. Please!

PLEASE! VI har lige set julekalenderen: SKOVENS VOGTER. Er der mon en eller flere i systemet, som vil være den HELT, der får stoppet de gravemaskiner, der lige nu er i stor fare for at ødelægge et kæmpe Naturskønt og fredeligt område. Du får en medalje:-)

Med Venlig Hilsen
Gitte Lindblad Madsen
Vestre Fjordvej 62
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Alternativer til en Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 12:03
Bilag: Alternativer.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Alternativer til en Egholmmotorvej

I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:

1. Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
2. En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med
3. Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
4. Bedre mulighed for hjemmearbejde.
5. Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
6. Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser: <https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E>

Bitt Juul Jensen

Alternativer til en Egholmmotorvej

I stedet for at bruge 7,3 mia, kroner til en Egholmmotorvej foreslås det at pengene bruges til:

- Investeringer i bedre kollektiv trafik – herunder i decentrale løsninger, som tilpasses behovene i de mindre byer og landdistrikterne i region Nordjylland
- En systematisk indsats for at sprede myldretidstrafikken ved hjælp af fleksible arbejdstider, hvor Region Nordjylland sammen med
- Aalborg Kommune går i spidsen og koordinerer indsatsen med andre store virksomheder.
- Bedre mulighed for hjemmearbejde.
- Understøttelse af mere samkørsel og anvendelse af delebiler – blandt andet ved at stille Region Nordjyllands bilpark til rådighed, når bilerne ikke bruges af regionen.
- Flere cykelstier og bedre forhold for cyklister

I Østrig har man taget konsekvensen af klimakrisen og sat alle motorvejsbyggerier på pause. Gid Danmark ville gøre det samme.

Bliv inspireret af Utrecht:

En by med 350.000 indbyggere: Bilerne ud af byen og lad byen være forbeholdt fodgængere, cyklister og busser:

<https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E>

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgitte Leth (4bleth@gmail.com)
Titel: Nej til støj over Egholm og Limfjorden
Sendt: 10-01-2024 11:53

Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge skønheden, men også roen. Vi har en unik perle, tæt ved by, hvor der er ro, og vi kan nyde dyreliv og landbrugsliv, kun et stenkast fra byen. Hvorfor vil vi udsætte menneskers sundhed med det øgede stress der kommer med øget støj. Undersøgelser viser, at trafikstøj er noget af det mest belastende for mennesker, det giver stress, der kan udvikle sig til andre alvorlige sygdomme. Det gælder det samme for dyr. Der er vildt dyreliv - endnu - i Limfjorden, hvorfor er det, at vi har så travlt med at ødelægge det? Hvad er det, der bliver så vigtigt? Vi kan se os omkring, hvor vi ser miljøkatastroferne står i kø. Hvorfor kan vi ikke her i Danmark, her i Nordjylland, bruge den indvendige side af hoved og krop? Hvad er det vi har brug for? Det er vist at tage os af hinanden, dyr, de vildtlevende dyr og de omgivelser vi alle skal være i. Lad os nu bruge vores samvittighed, og mærke efter, hvad er det reelt vi har behov for? Det er natur, ro og fredelighed, hvor vi får muligheden for at mærke os selv og vores samvittighed.

Birgitte Leth
Skelagervej 235
9000 Aalborg
40517872

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanna Skjønning (hanna@hannahome.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 11:41

----- Videresendt besked -----

Fra: hanna@hannahome.dk
Dato: 9. januar 2024 kl. 17.32.51 +01.00
Emne: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Til: trm@trm.dk

Kære Trafikministeriet

Jeg vil så inderligt bede jer om at droppe dette projekt. Vi står midt i en alvorlig Klimakrise så en ny motorvejsforbindelse trække i den forkerte retning, da den vil medføre en stor udledning af CO2.

Forslag:

Gør i stedet meget mere for at løse evt. trængselsproblemer. Jeg hører fra lokale at trængslen særligt skyldes ulykker på motorvejen.

1. Sæt hastigheden ned via de elektroniske skilte der allerede findes. Og anskaf evt. flere elektroniske fart- og infoskilte. Det gælder særligt når der er dårligt føre, fx tåge eller stærk regn eller sne. (se evt. redegørelsen til folketinget om ulykker på motorveje). Elektroniske skilte der nedsætter hastighedsgrænse ved kø forude benyttes fx på Motorringvejen omkring København.
2. Sørg for at hastigheden overholdes vha. permanente hastighedskontroller med efterfølgende bøder til dem, der har svært ved at overholde det. Hjælp selvfølgelig bilisterne ved at skilte og informere grundigt om dette.
3. Mål ved hjælp af kameraer/droner om bilisterne holder en sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand til de forankørende. Brug infotavler til at hjælpe bilisterne fx i glat føre hvor mange sekunder de minimum skal holde afstand til den forankørende. Hvis det ikke er effektivt har politiet mulighed for at give bøder, hvis der køres for tæt.
4. sørg for at alt udstyr virker fx måleudstyr, der måler højden på køretøjer, så en affaldsbil med for højt udstyr ikke rammer mod tunnellens tag.
5. sørg for et effektivt beredskab, der hurtigt kan rydde op i tilfælde af, at ulykken alligevel indtræffer.
6. opsaml erfaring om årsagen til de ulykker, der er sket eller sker fremover og formidl info videre samt overvej om der er noget der skal ændres ved skiltning eller vejen.

Alle disse forslag er ment som en hjælp til bilisterne, der gerne vil frem og generes af kø som følge af ulykker.

Ud over dette så kan man:

1. Få flere til at køre sammen: Reklamer for de gode kør-sammen p-pladser som fx den ved Haverslev. og sørg for at der altid er plads til en bil ekstra. Etabler flere kør-sammen pladser, så det er nemt.

Alt dette koster penge, men det gør en ny limfjordsforbindelse jo også. Og der er penge sparet ved at minske antal ulykker.

Venlig hilsen
Hanna Skjønning

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bente Tranum (bente@bentetranum.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 11:38

Til transportministeriet

Jeg er imod etableringen af en motorvej hen over Egholm fordi det vil:

- give et tab i rekreative muligheder for befolkningen
- påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt
- udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj
- udsætte grundvand og drikkevand for risici for at blive forurenset
- øge CO2 udslippet.

Desuden anser jeg ud fra en samfundsøkonomisk beregning investeringen for at være ufornuftig, så de relativt små reduktioner, der vil ske i transporttiden, ikke kan begrunde oprettelsen af en 3. Limfjordforbindelse hen over Egholm.

Hermed en uddybelse af ovenstående.

Mere negativ klimapåvirkning:

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, [Aalborg Kommunes klimapolitik](#), [Paris-aftalen](#), klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Flere rammes af støj:

Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger [WHO's grænseværdi på 53 dB](#). Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådal, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej

Natur og rekreative områder forringes:

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med [EU's habitatsregler](#).

Vigtig natur vil få forringede vilkår og [paragraf 3. beskyttet natur](#) vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes. Hvis projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for [bilag IV arter](#), være beviseligt funktionsdygtige før anlægsfasen påbegyndes.

VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, men jeg mener ikke, det er tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på bilag IV raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Fx med hensyn til undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

Desuden er det tvivlsomt, om der er grundlag for dispensation fra [naturbeskyttelseslovens §3](#), da det på

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

Grundvandet trues:

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Vandkvaliteten forringes:

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenede vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil kommer risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet:

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådal, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen:

Udover de negative effekter for beboerne på [Egholm](#) vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på [Egholm som rekreativt område og turistdestination](#). De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en [forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt](#).

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som [Østerådal](#), Klosterengen, [Lindholm Strandpark](#) og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Med venlig hilsen

Bente Trantum Christensen

Vendelbogade 5 st

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birgitte Leth (4bleth@gmail.com)
Titel: Nej til Limfjordsforbindelse over Egholm. Hvor er vores samvittighed?
Sendt: 10-01-2024 11:36

Hvorfor er fred og skønhed ikke allerhøjest på vores prioriteringsliste? De sidste 50-60års miljøkatastrofer vi efterlader til næste generation, hvorfor er det vi skal fortsætte med at forpuste naturen? Hvor er samvittigheden? Vi er da som minimum nødt til at passe på den sparsomme natur vi har tilbage. I undersøgelser over, hvad der gør folk lykkelige, så er det ikke vejnet, broer og trafikale forbindelser. Det er natur, skønhed, ro, der står øverst med sammen med gode relationer. Egholm er Aalborgs perle, hvor netop relationer og et fortjent frirum er muligt. Både med kyst, skov, mulighed for at bade, fange krabber, lave bål mv. Hvorfor skal al skønhed smadres med trafik, støj mv. For slet ikke at nævne dyrelivet, der er på hastigt tilbagemarch, fordi vi mennesker tilsyneladende opfatter os selv, som om vi har ret til at gøre med vores omgivelser hvad der passer os. Lad nu vores samvittighed råde, og lad os med stolthed give Egholms fred og ro videre til næste generation.

Limfjordsforbindelse over Egholm, må absolut aldrig blive bygget

Birgitte Leth

Skelagervej 235

9000 Aalborg

40517872

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Haase (kontakt@johanneshaase.dk)
Titel: 3 limfjordsforbindelse Høringssvar
Sendt: 10-01-2024 11:27

Høringssvar vedrørende 3 Limfjordsforbindelse

Samfundsinvesteringen i en 3 limfjordsforbindelse ved forbindelsen vil være

Anlæg af forbindelsen	7,5n milliarder
Offentlige arbejder overskrides i gennemsnit med 43%	3,225 --
Mistede ejendomsværdier som følge af støj	2,0 --
I alt	12,725 milliarder

Dette vil være den samlede investering for staten plus de ting man ikke har medregnet så som Asbest i området som i ikke mener eksisterer (ca 500000 ton)

Det samfundsmæssige regnestykke for den forbindelse vil være et meget stort minus for staten og ser vi så på Aalborg kommune som skal til at ombygge tilstødende veje for at få trafikken til at fungere især ved uheld i tunnelen hvilket ikke er prissat nogen steder men kan løbe op i 1 milliard

Vejdirektoratet erkender at der i 2035 vil være alvorlige trængselsproblemer med denne forbindelse og i 2040 (85000 biler i døgnet) vil trængslen være den samme som i dag med forsinkelser på op til 30 min.

Erhvervsliv og befolkning ved jo godt inderst inde at den eneste løsning som løser problemerne ved Fjorden er en udbygning af E 45 fra Svenstrup og til Bouet inkl. Et rør mere under fjorden med 3 baner hvor trafikretning i det midterste kan vendes.

Det vil også være skånsom for miljøet og den uerstattelige natur uden for Aalborg by.

Er Øst forbindelsen fravalgt af rent politiske grunde og ikke faglige og økonomiske grunde.

Hvorfor skal beslutningen tages på et forkert og uoplyst grundlag, det er som at ingen beslutningstagere har sat sig ind i hvad der sker når man vil bygge en motorvej det pågældende sted rent byggeteknisk kan man nok ikke vælge et dårligere sted i Danmark og slet ikke ved Aalborg

Dårlig bundforhold, flere asbestdepoter rigtig mange krydsninger med høje broer over veje og jernbanen hvor der ikke kan støjdæmpes (hvilket jo også er undladt i projektet)

Normalt skal en investering på 12-15 milliarder løse de pågældende trafikproblemer i 40 til 50 år men i dette tilfælde løses de kun i 5 til 10 år det er jo helt utilstrækkelig og økonomisk tåbelig

Med venlig hilsen

Entreprenørfirmaet

Johannes Haase

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birthe Markmann (b.markmann@outlook.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 11:12
Bilag: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse.pdf;

Vedhæftet fil: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Venlig hilsen

Birthe Markmann
Hartmannsvej 3 | 9200 Aalborg SV
2443 7462 | b.markmann@outlook.dk
www.birthemarkmann.dk

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Nej til vestlig motorvej - behovet ligger mod øst!

Politisk aftale: Findes der blandt beslutningstagerne kompetente personer, som er klar til at sætte foden ned og ÆNDRE en forkert beslutning?

At anlægge 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg virker helt absurd, når **den største udvikling gennem mange år er sket i den østlige del af Aalborg**. Det må alle politikere og myndigheder have vidst, såvel i 2014, som da **Infrastrukturplan 2035 af 28.juni 2021 blev aftalt**.

Aalborg Øst har en lang række virksomheder, små og meget store arbejdspladser, alle med tung trafik til eller fra, som f.eks. Aalborg Havn, Aalborg Portland, Siemens, Fibertex, Reno Nord. Men også Universitetsområdet og diverse store forsknings- og uddannelsessteder, Region Nordjylland, butikcentre, plejehjem, skoler har mange ansatte og brugere. Seneste store projekt undervejs er Supersygehus Nord med trafik af mange patienter, besøgende, teknikere og ansatte, der pendler eller ønsker at bosætter sig i området, d.v.s flere byggepladser på begge sider af fjorden.

Vestenvind og støj: Det nye boligområde ved Klimapark Sofiendal Enge beskrives som et sted, der indfrier drømmen om at bo i smukke naturlige omgivelser med ro. Men med udsigt til en motorvej lige udenfor vinduerne og støjen kraftigt forstærket af vestenvind, bliver drømmen hurtigt et mareridt. Også i ældre boligområder som Dall, Drastrup, Skalborg, Hasseris Enge og hele den vestligste del af Aalborg vil trafikstøjen forstærkes markant på grund af vestenvinden. "Liggepesten" vil hurtigt brede sig i disse dele af byen, når boligerne ønsker at sælge (flygte) fra en vedvarende støjplage, som ikke står til at ændre på grund af vind fra vestligere retninger en stor del af tiden.

Meget stort tab for natur og miljø - men minimal trafikal gevinst: Den særlige natur i de store engområder samt på Egholm vil for stedse være ødelagt. Dertil kommer problemerne omkring rent drikkevand, asbestforurening og fyldpladser, **som sikkert vil vise sig at være langt mere alvorlige end beskrevet**.

Birthe Markmann



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbet Hærvig (lisbet.haervig@gmail.com)
Titel: høringssvar ang. den tredje Limfordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:54

Til Transportministeriet.

Jeg er meget imod Egholm Motorvejen.
Og hvorfor er jeg så det:

Det er jeg af mange grunde. Mest af alt af sundhedsmæssige grunde for såvel mennesker som dyr.

Først og fremmest fordi denne forbindelse vest for Aalborg vil påvirke mange indbyggere med et HØJT STØJNIVEAU, som man ved er sundhedsskadeligt og som man i mange andre dele af landet netop forsøger at begrænse. Det vil, såvel i anlægsfasen som ved den færdige motorvej, være en stor sundhedsskadelig belastning.

Desuden vil en tilkørselsvej til den foreslåede motorvej gå igennem tidligere nedgravede depoter af ASBESTHOLDIGT materiale. Der er stadigvæk mængder af dette, som dukker op på bredden ved Limfjorden. Disse ses jævnligt ved gåture i området. Det ville være en stor katastrofe for Aalborgs indbyggere, hvis asbestholdigt støv og fibre i vandet ville gentage fortidens syndere.

Egholm Motorvejen ville desuden gå igennem nogle DRIKKEVANDSOMRÅDER, som er meget vigtige for Aalborgs forsyning af drikkevand til Aalborgs indbyggere. Og hvad kunne der mon ske, hvis en lastbil med stærke kemikalier forulykkede lige i dette område?

At der så oveni alt dette formentligt bliver nødvendigt alligevel med et tredje rør ved Limfjordstunnelen om få år, leder mig og mange andre hen på, at det ville være den bedste løsning fra starten at arbejde hen imod denne løsning.

Så kunne man regulere morgen- og eftermiddagstrafikken ved at åbne baner, som trafikken kræver.

M.v.h. Lisbet Hærvig., Løvestikkevej 5, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Niels Grymer (nielsgrymer@gmail.com)
Titel: Høring vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:43
Bilag: 3. Limfjordsforbindelse Høringssvar.docx;

Hermed høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig hilsen
Niels Grymer
Anders Nielsensvej 21b st. tv
9400 Nørresundby

61746627
nielsgrymer@gmail.com

Ida Bergholt Grymer
Niels Grymer
Anders Nielsensvej 21B st. tv
9400 Nørresundby

den 10. januar 2024

Høringssvar vedrørende forslaget til en tredje Limfjordsforbindelse

Vi anerkender, at der er behov for at løse de trafikale problemer i forbindelse med krydsning af Limfjorden.

Men den foreslåede vestlige forbindelse rummer så mange ulemper og uafklarede risici, og vil desuden give en så tvivlsom aflastning af tunnelforbindelsen, at vi så kraftigt som muligt appellerer til, at beslutningen om den tredje Limfjordsforbindelse udskydes, indtil der er foretaget grundige, uvildige og tidssvarende undersøgelser af både den vestlige forbindelse og de forslag til udvidelse af den østlige forbindelse, der er fremsat.

VVM rapporten fra 2011, som er den seneste, der tager stilling til en udvidelse af østforbindelsen lider af åbenlyse mangler: Det alternativ, der stilles op mellem en østlig og en vestlig forbindelse, baserer sig på en overvurdering af omfang og pris for en udvidelse af østforbindelsen (med ekstra tunnelrør) og samtidig en overvurdering af effekten ved en vestlig forbindelse.

I så vigtig og kostbar sag er det afgørende at have realistiske og aktuelle beregninger at tage stilling ud fra.

Vi opfordrer derfor til, at de konstruktive forslag til udvidelse af østforbindelsen, som er fremsat, bl.a. af professor Otto Anker Nielsen, DTU, tages med i en seriøs beregning af fordele, ulemper og pris.

En motorvej tæt på bymæssig bebyggelse vil altid være til gene, ikke mindst på grund af støjen. Vi kan ikke se nogen overbevisende grund til, at Aalborg både i øst og i vest skal belastes af disse gener. Aalborg vil miste attraktionsværdi, hvis byen til begge sider skal belastes af motorvejsanlæg. De penge, der kan spares ved at vælge udvidelsen af den østlige forbindelse med et ekstra tunnelrør, vil passende kunne bruges til at forbedre afskærmningen ved den eksisterende motorvej.

En vestlig motorvej vil ødelægge værdsatte naturområder både syd og nord for fjorden (foruden på Egholm).

Dertil kommer, at projektet er en trussel mod byens drikkevandsforsyning, idet 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 vi ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Desuden er grund til at tro, at projektet vil rode op i uandede mængder af asbest.

Som tænketanken GeoHav anfører, er der dokumentation for nogle meget voldsomme mængder asbest i linjeføringen, modsat hvad Swecos mener at have påvist. Forskellen skyldes ifølge GeoHav at der er metodefejl i Swecos målinger.

Vi tillader os at citere GeoHav:

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredje af Vejdirektoratets VVMprocesser for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

Disse forhold er så alvorlige, at det kan vise sig skæbnesvangert at vedtage lovforslaget uden at give tid til uvildige undersøgelser.

Derfor: Tøv en kende!

Ida Bergholt Grymer
idajbg@gmail.com

Niels Grymer
nielsgrymer@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Liedtke Thorndahl (st@build.aau.dk)
Titel: Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 10:25
Bilag: høringssvar 3 limfjordsforbindelse thorndahl.pdf;

Vedhæftet høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

mvh



AALBORG UNIVERSITET

Søren Liedtke Thorndahl

Civilingeniør, Ph.D.

Lektor | [BUILD – Institut for Byggeri, By og Miljø](#)

T: (+45) 9940 8475 | M: (+45) 4096 6999 | Email: st@build.aau.dk |

[Aalborg Universitet](#) | Thomas Manns Vej 23 | Kontor 1.253 | 9220 Aalborg Ø |

Aalborg, 10. januar 2024

Søren Thorndahl
Civilingeniør, PhD.
Lektor i Miljøhydraulik Aalborg Universitet
Klostermarken 9
9000 Aalborg
st@build.aau.dk
mobil: 40 96 69 99

Høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Herunder høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse primært omhandlende de miljø- og klimamæssige konsekvenser ved anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

EU habitatdirektivet

I miljøkonsekvensrapporten 2023 påpeges væsentlige påvirkninger af bilag IV-arter (odder, flagermus, strandtudse, mv.) som søges løst gennem etablering af erstatningsnatur. Dette er en omgåelse af EU-habitatdirektivet, da det ikke på forhånd kan påvises hvorvidt erstatningsnaturen kan fungere som habitat for de beskyttede arter.

Habitatdirektivet åbner muligheden for fravigelse, hvis der er 1) væsentlige samfundsmæssige interesser og 2) at alternative løsninger er undersøgt og at der ikke er reelle alternativer.

Selvom VVM-rapporten fra 2011 indeholdt alternative linjeføringer er disse ikke tilstrækkeligt undersøgt i forhold til overholdelse af EU habitatdirektivet. Når miljøkonsekvensvurderingen 2023 kun indeholder et og samme forslag er reelle alternativer således ikke undersøgt.

Ålegræsset trues: Underestimering af sedimentspredning og miljøeffekterne heraf.

Ved opgravning af bundsediment i forbindelse med etablering af sænketunnel antages et spild af sediment til vandsøjlen. Dette spild spredes i Limfjorden og har vidtrækkende konsekvenser for fjordens flora og fauna - herunder for resteområderne i Nørredyb og Natura 2000 områderne. Sedimentspredning vil hæmme fotosyntese og vækst i ålegræs samt gennem frigivelse af næringssalte (kvælstof og fosfor) potentielt øge algeopblomstringen risiko for iltvind. Herudover spredes miljøfremmede stoffer og tungmetaller i vandfasen hvilket kan hindre vandrammedirektivets krav til god kemisk tilstand. Sedimentspredningen afhænger af spildprocenten ved gravearbejdet og her er det især opgravet gytje (dynd) som pga. af lav densitet let kan spredes og transporteres i fjorden.

I den VVM-rapport som blev gennemført i 2006 og opdateret i 2011, antog man et sedimentspild på 100 % af den lette gytjefraktion. I VVM-rapporten 2021 antog man et spild på 20 % (ved at argumentere for bedre gravemetoder) og i MKV 2023 er spildprocenten reduceret til 10 %. Ifølge MKV 2023 skal der opgraves

1.000.000 ton sediment og gytjefractionen vurderes at udgøre 70 % af sedimentet. Der er således en meget stor forskel på hvorvidt der spredes 700.000 ton, 140.000 ton eller 70.000 ton gytjesediment.

Man kunne fristes til at tro at man regningsmæssigt har reduceret spildprocenten for at mindske de miljømæssige konsekvenser ved sedimentspredning. I MKV 2023 konkluderes det at ”Sedimentation vurderes at have **væsentlig** konsekvens for ålegræs, men at ikke forhindre målopfyldelse ift. Vandrammedirektivet.”

Umiddelbart kan det være svært at vurdere hvad den reelle spildprocent er, men der er ingen tvivl om at konklusionerne er meget afhængige af netop denne værdi. Det er nok sandsynligt at målopfyldelse af vandrammedirektivet ikke sker, hvis man regner med spildprocenter på mere end 10 %, og at udplantningen af ålegræs på et 60 ha stort areal som afværgeforanstaltning, ikke er nok til at sikre overholdelse af vandrammedirektivets krav om ”god økologisk tilstand”.

Frigivelse af klimagasser

I rapporten ”3. Limfjordsforbindelse - Klimamæssige konsekvenser” gennemføres beregninger af udledninger af klimagasser (CO₂-ækvivalenter) i anlæg og drift.

Der er i beregningen af de klimamæssige konsekvenser udeladt at regne på frigivelsen af klimagasserne fra kuldioxid og metan fra Limfjordens bundsediment i forbindelse med gravearbejde, nedspunsning, mv. Potentielt kan store puljer af klimagasser frigives som resultat af anlægsarbejdet. Begge gasser frigives naturligt og indgår i fjordens kulstofkredsløb, men anlægsarbejdet på fjordbunden vil medføre en øget frigivelse. Som et sekundært bidrag vil en reduktion af ålegræs, som resultat af sedimentspredning – i miljøkonsekvensrapporten estimeret til et areal på 30 ha, betyde en endnu større frigivelse af kuldioxid da kulstoffet ellers vil bindes til ålegræsset.

Potentielt vil også gravearbejde, jordflytning på land føre til en øget emission af klimagasser i de uopdyrkede kystnære lavbundslande, enge og standenge langs Limfjorden, på Egholm og i ådalene. I disse områder er findes en massiv kulstofpulje, som vil blive omsat og føre til emissioner, når jorden graves op.

I henhold til klimalovens mål for reduktion af drivhusgasemission, må en beregning af klimaaftrykket forventes at medtage alle bidrag i et anlægsprojekt, herunder ovenstående, og ikke udelukkende klimaaftrykket fra produktion, transport og anvendelse af materialer.

Miljøkonsekvensvurdering bør indeholde flere løsninger

Vejdirektoratet har udarbejdet en opdateret miljøkonsekvensvurdering på baggrund af den tidligere VVM-undersøgelse fra 2011. I sidstnævnte præsenteredes tre forskellige løsninger på en 3. limfjordsforbindelse. Herved var der i 2011 mulighed for at vurdere forslagene op imod hinanden i forhold til miljø, trafikafvikling, pris, mv. Idet, man nu har valgt kun at undersøge én løsning, er VVM-rapporten principielt uanvendelig som beslutningsgrundlag, når der ikke regnes på hvordan alternative løsninger vil påvirke miljø, trafikafvikling, samfundsøkonomi og pris. Netop en miljøkonsekvensvurdering med alternative løsninger må påkræves, fordi forudsætningerne for fjordforbindelsen er væsentligt ændret i forhold til for 10 år siden. Dels er der sket en stor udvikling i Aalborg Øst, herunder udvidelse af Aalborg havn, erhvervsområder,

universitetet samt det kommende supersygehus. Herudover er der bygget mange boliger i Sofiendals Enge og Hasseris Enge. Den teknologiske udvikling i forhold til forbundne eller selvkørende biler samt trafikstyring har potentiale for at udnytte det eksisterende vejnet bedre. Der er etableret togforbindelse til Aalborg Lufthavn. Alt dette var ikke en del af den oprindelige VVM, hvorfor forudsætningerne er så ændret væsentligt at man bør se på alternativerne igen.

Nuværende og fremtidig byudvikling i Aalborg

Der er i miljøkonsekvensvurderingen en mangelfuld stillingtagen til nuværende og fremtidig byudvikling i Aalborg. I stedet beror rapporten på en mere en 10 år gammel beslutning om at føre en motorvej vest om Aalborg. Aalborg kommunes indbyggertal er steget med mere end 20.000 over det sidste årti og der er bygget boliger i mange nye områder: Hasseris Enge, Sofiendals Enge, Sønder Tranders, Østre Havn, m.fl. Herudover bygges 4000 boliger på Stigsborg havnefront. Ud over boliger, er der tiltag som vil ændre transportmønstrene i Aalborg markant fremover. Her kan nævnes: Udflytning af sygehus til Aalborg Øst og udvikling af området heromkring, udvidelser af Aalborg Universitet i Aalborg Ø, etablering af plusbus-linie(r), udvidelse af Aalborg Havn, og etablering af jernbane til Aalborg Lufthavn.

miljøkonsekvensvurderingen undersøger derfor et forældet politisk besluttet scenarie, som ikke adresserer de nutidige lokale trafikmæssige problemstillinger under hensyntagen til byudviklingen. En vej vest om Aalborg vil ikke afhjælpe de trafikale udfordringer i den østlige del af Aalborg og Nørresundby, hvor den nuværende og fremtidige byudvikling er. Samtidigt vil en vestlig fjordforbindelse ødelægge byudviklingen og de rekreative værdier mod vest og på Egholm.

Med Venlig Hilsen

Søren Thorndahl

Til:

Fra: Carl Emil Grum-Nymann (carlemilgn@live.dk)

Titel: Egholm motorvej

Sendt: 10-01-2024 10:13

Hej

Jeg skriver fordi jeg er bekymret over det projekt med Egholm motorvej, som i er ved at gennemføre. Der er mange grunde. Helt overordnet er det selvfølgelig uansvarligt at bruge store ressourcer på at bygge flere motorveje i midt i en klimakrise, der kun bliver værre. Derudover er der, som I jo ved, kommet mange forskellige saglige klager imod netop dette projekt. Det vil blive dyrt uden at aflaste trafikken synderligt, det vil ødelægge naturområder med stor værdi for beskyttede arter og for Aalborgs borgere. Det vil komme risikoen for forurening af drikkevand, og støjforureningen. Alt i alt meget dyrt og klimaskadeligt projekt der vil forringe livet i en af vores største byer og skade vores natur. I har modtaget masser af andre svar fra borgere, det ved jeg. Jeg håber, I lytter

De bedste hilsner

Carl Emil

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Carsten Østergard (cwg4416@gmail.com)
Titel: Høringsvsr 3 limfjord forbindelse
Sendt: 10-01-2024 09:11

Jeg er meget bekymret for anlæggelse af en motorvej som vestlig forbindelse over Egholm.

Både miljø- og sundhedsmæssigt og økonomisk.

Jeg forstår ikke, at man vil ødelægge så meget natur i en tid, hvor vi taler meget miljø og grønnere hverdag. Det er ikke kun Egholm men 20 km. asfalt gennem grønne områder som får konsekvenser for mange borgere.

Herudover er jeg bekymret for selve anlæggelsen, da der ligger store asbestdeponier i linjeføringen både på land og i vandet. Dette er ikke undersøgt og ikke indlagt i budgettet for anlæggelsen. Hvilke konsekvenser kan det få for os, som bor tæt på områderne. Vi har tidligere set store helbredsmæssige konsekvenser ved håndtering af asbest.

Den planlagte linjeføring ligger herudover meget tæt på vandreservoirer, som forsyner en stor del af Aalborg og Nørresundbys borgere med drikkevand.

Herudover kommer efterfølgende støj og forurening når bilerne begynder at køre på motorvejen. De beregninger som er foretaget er ud fra et gennemsnit på dagen, men støjen vil ligge langt over de anbefalede værdier på flere tidpunkter i døgnet.

Når vi så oveni ligger, at forbindelsen koster svimlende 7,9 mia. incl. de 600 mio. som Aalborg Kommune bidrager til og at forbindelsen slet ikke løser de trafikale problemer på sigt, så giver det jo absolut ingen mening. Undersøgelser viser, at når anlæggelsen er færdig, så skal der alligevel laves endnu en udvidelse for at løse fremtidens trafik problemer.

Jeg tænker også, at regnestykket vedr. prisen for anlæggelsen/den samfundsøkonomiske pris ser noget anderledes ud i dag, men højere kostpriser og asbest som skal fjernes inden anlæggelsen.

Var det ikke bedre, at vi kiggede på andre løsninger, så løser problemerne længere frem i tid? Der findes forslag, som koster LANGT mindre og løser flere udfordringerne på længere sigt også mod øst hvor trafikken forventes væsentligt forøget.

Vi er nødt til at skifte vores fokus til en grønnere hverdag, hvis vi skal løse de fremtidige klima problemer og her tæller også vores anlæggelse af veje. Det er simpelthen uansvarligt at gennemføre denne løsning.

Jeg beder jer om at kigge på alternative løsninger og ikke hænge fast i den gamle beslutning vedr. denne linjeføring, som ikke passer med nutidens Aalborg.

En vestlig forbindelse vil skabe endnu flere trafikale problemer/kø og mere forurening i midt Aalborg, når bilisterne skal krydse byen for at komme til en forbindelse i vest.

Jeg vil derfor opfordre og inderligt bede Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen så vi kan finde andre løsninger som miljømæssigt, samfundsmæssigt og økonomisk er en bedre løsning.

Mvh

Carsten Østergaard
Morbærhaven 30
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Rørby (marieroerby@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 08:35

Kære Transportministeriet og Thomas Danielsen,

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 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 af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Marie Rørby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), samtarp@trm.dk (samtarp@trm.dk)
Fra: Lukas Kluge (lukas.kluge@protonmail.com)
Titel: Høringssvar Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 08:34

Til Transportministeriet:

Jeg er imod Egholm Motorvej, da den vil få for grimme, grimme 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 bliver ældre.

Man kommer hurtig 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 af vores byer.

Tiden er til at værne om vores miljø og handle på klimakrisen, fordi hvis vi ikke gør noget nu, så er det snart for sent.

Der er dit ansvar, at tage ansvar for min fremtid.

Hilsen
Lukas // Nødbremsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Thaysen Laurberg (pethalau@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 07:21

Vestbjerg d. 10/1-2024

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 anlægøkonomisk 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. Herudover mangler der belysning af de støjgener der påføres borgerne i Vestbjerg ved tilslutningen af motorvejen der.

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. Jeg er klar over, at 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.

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 folketetinget 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 overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstejn ved vores demokratiske model.

I øvrigt tilslutter jeg mig allerede indsendt materiale fra "Borgerbevægelsen mod en motorvej over Egholm"

Indsendes af:

Peter Thaysen Laurberg

Kongelysvej 7

DK-9830 Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Natalie Laurberg (nattieparks@hotmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 06:39

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.

Jeg er selv læge og har arbejdet med patienter med mesotheliom (lungehindekræft), forårsaget af asbest. Det er ikke en død jeg ønsker for nogen. Selv hustruer til de mænd der arbejdede på eternitten risikerede at få lungehindekræft mange år senere, bare fordi de havde vasket tøj for deres mænd. Ligeledes kunne unge mænd som blot havde haft sommerferiejob på eternitten en enkelt sommer få lungehindekræft mange år senere. Disse eksempler viser noget om hvor få partikler asbest der skal til for at man kan udvikle lungehindekræft. Geohav har påvist asbest i det område der påtænkes at bygge den 3. limfjordsforbindelse. Det er dybt bekymrende for en by der i forvejen har været så hårdt ramt af følgesygdomme til asbest. Jeg beder jer tænke jer en ekstra gang om i stedet for at være skyld i flere dødsfald i Aalborg og omegn.

Udover dette, vil 3. limfjordsforbindelse betyde at Aalborg kommer til at være en af de mest støjplagede byer i Danmark. Som borger i Vestbjerg, mangler jeg desuden at få belyst hvad motorvejsudfletning ud for Vestbjerg kommer til at betyde for støj i vores by.

Da jeg selv boede i Aalborg Vestby var fjordparken, Egholm og Lindholm Fjordpark de steder man kunne søge tilflugt for at få lidt stilhed og kigge ud over fjorden. Hvis man bygger 3. limfjordsforbindelse vil disse områder være plaget af støj og værdien af de rekreative områder forsvinde.

I en tid hvor vi taler om grøn omstilling synes jeg at det er dybt bekymrende at man fastholder en plan lavet for så mange år siden, når der findes andre bedre, billigere og mere miljøvenlige planer for at lette trafikken over fjorden. Jeg beder jer-- det er ikke for sent at droppe 3. limfjordsforbindelse.

Mvh Natalie Laurberg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: Høringssvar 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 10-01-2024 00:27
Bilag: Jeg tilslutter mig dette høringssvar- Beslutninger bør tages på oplyst grundlag.pdf;

Jeg indsender hermed Ingelise Tarbers høringssvar, da jeg tilslutter mig det hun skriver.

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with [Proton Mail](#) secure email.

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.

Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.

Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.

Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven §20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:

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

Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Hvor vi og transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.

1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg.

Aabyborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg. Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.

Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.

Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrapporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".

Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.

Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.

Mht. støj følger Danmark ikke WHO's anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig. I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.

Vejdirektoratets "opdaterede støjberegninger" er utrolige. Vejdirektoratet når frem til: "De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet." Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge karakteriseres ikke som støjbelastede.

Selvom man ved at støjen i områderne Hasseris- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport

- Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, vest for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.

Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse.

På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed.

I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.

Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurennet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. **Det mener VD der er taget højde for.** Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurennet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.

Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurennes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urensset ned i grundvandet.

Det er at spille hasard med vores drikkevand.

Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.

De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige

midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnude frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornslugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.

At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet

Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.

Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurennet jord.

Råstoffer

Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m³ jord og 2.684.261 m³ bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.

Region Nordjylland har i høringssvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden

Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.

Rapporten konkluderer flere steder: "Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse." Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.

Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.

Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundslande m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.

I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).

Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.

Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.

Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.

Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser. Så rejser det det helt store spørgsmål: hvem arbejder ministerier og styrelser så for?

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Agerholm (hanne@agerholm.org)
Titel: Høring Egholmforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:33
Bilag: Høring Egholmforbindelse.pdf;

Sendt fra min iPad

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 Østeådal, 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

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 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 for at komme med et høringssvar. At høringsperioden går hen over julen virker intentionelt og meget lidt demokratisk.

Venlig hilsen

Hanne Agerholm
Fredericiagade 36, 3 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Morten W. Larsen (morten@ellebakken21.dk)
Fra: Troels Larsen (wowowo2@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang. lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:16

Det er for nylig gået op for mig, at man er ved at begå en stor fejl i nordjylland.

Jeg kan forstå at der er planer om at bygge en motorvej hen over øen Egholm, med det formål at lette trafikken i limfjordstunnelen, som ligger på den modsatte side af Aalborg. I følge vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2020 har man estimeret: "Under normale forhold skal den gennemkørende trafik således påregne en rejsetidsforøgelse på maksimalt 5 minutter i sydgående retning om morgenen og 7 minutter i nordgående retning om eftermiddagen."

Dette forekommer at være en særdeles minimal ulempe for trafikanterne, i betragtning af den enorme økonomiske udgift projektet vil udgøre.

Samtidig vil man smadre det unikke historiske miljø, og den unikke naturoplevelse på Egholm, som intet mindre end 100.000 besøgende hvert år har stor glæde af. Vi skal værne om de ting, der giver os sammenhængskraft og livskvalitet... Intet er vel vigtigere for et folk? Naturen i sig selv har også en værdi, og ret til at eksistere uforstyrret.

Jeg vil derfor anbefale at man dropper ideen om en motorvejsforbindelse hen over den skønne ø , Egholm.

Vil man alligevel tilgodese de utålmodige trafikanter, vil det give langt mere mening at udvide den eksisterende limfjordstunnel med 2 ekstra spor, især da denne løsning tilsyneladende er langt billigere, og da der i forvejen er motorvej på stedet. De sparede penge kunne man jo så passende bruge til mange fornuftige formål i samfundet: Psykiatrien, sætte klassekvotienter i skolerne ned, grøn omstilling i det offentlige, et ordentligt snerydningsberedskab, udbygning af ladenetværk til elbiler og ellastbiler, anlæg af naturparker - for bare at nævne nogle få af de ting, som reelt giver os mennesker glæde og livskvalitet.

mvh.

Troels Holt Larsen
Schweizerdalsvej 8 1tv
2610 Rødovre.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Tophøj (annedt12@hotmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 23:13

Hej.

Jeg vil bare sende en mail, der vedrører den helt absurde situation at Egholm motorvej er kommet i høring. Jeg er virkelig rystet og uforstående overfor, hvordan en sådan plan kan komme for høring, når vi står midt i en dybt alvorlig klima- og diversitetskrise. Jeg er ikke tvivl om, at du er vel vidende om, hvilken krise vi står i samt alvoren af den, og alligevel er dette projekt kommet for høring. Det er for vildt. Og dette gør så alligevel, at jeg tvivler på indsigten i de kriser, som vi står i. For hvem, der er ved sine fulde fem, støtter et projekt, der har så mange negative og alvorlige konsekvenser? Det er også forurening af drikkevand, sundhedsskadelige støjniveauer og mere, der motorvejen vil resultere i. Det gør mig bange for, hvordan min fremtid kommer til at se ud, når kriserne bliver taget så let på.

I tillæg til ovenstående, er det også skræmmende hvor nemt 7.000 kritiske høringssvar blev ignoreret tilbage i 2021. De negative konsekvenser af denne motorvej vejer langt mere på vægtskålen end hvad motorvejen kan gøre for Nordjylland. Jeg håber inderligt, at høringssvarene bliver hørt og taget seriøst i denne omgang.
Hilsen Anne Tophøj

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pia Lindbergh (pi@madsmark.dk)
Titel: Vedr. en kommende 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 23:06

Der er behov for en løsning på de trafikale udfordringer vedr. trafikken "hen over" Limfjorden - det anerkender jeg til fulde.

Jeg anerkender til fulde, at der er behov for en løsning på de trafikale udfordringer vedr. trafikken "hen over" Limfjorden.

Dette sammenholdt med, at en Egholm-løsning vi blive Danmarks urimelig dyreste motorvej.

På 10 år er motorvejen blevet 50% dyre og gevinsten halveret.

OG nytteværdien er NUL !

Det vil være 2 mia. billigere at bygge et nyt tunnelrør, hvilket samtidig vil være en meget fleksibel løsning. Her vil man kunne "vende trafikken" efter behov (jvnf. som man gør i Elbtunellen i Hamborg) jvnf. lektor emeritus Kaj A. Jørgensen, ekspert i samfundsøkonomi, Aalborg universitet.

Valget af en vest-forbindelse vil ødelægge beskyttet natur og levesteder for beskyttede dyrearter, da Egholm er levested for bl.a. Odder, Strandtudser og den lysbugede Knortegås (arter beskyttet af EU's Habitatdirektiv)

Når der findes reelle alternativer til linjeføring over Limfjorden, bør det ikke være muligt at fravige Habitatdirektivet !!

Aalborg Kommune har i en længere årrække arbejdet for drikkevandsbeskyttelse, 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 under anlægsfasen vil være stor risiko for ødelæggelse af vores drikkevand - og ved senere brug af motorvejen, kan der ske uheld som kan påvirke vores vigtige drikkevandsområde.

Samtidig vil valget – og dermed anlæggelsen – af Egholmslinjen bringe yderligere sundhedsfare med sig. Anlægget kræver gennemgravning af 2 store asbest deponier, og dermed stor fare for spredning af asbesten.

GeoHav kan dokumentere meget voldsomme mængder asbest i linjeføringen, og påpeget metodefejl i Sweco's måleresultater (se Geohav.dk) Og flere aalborgensere er øjenvitner til, hvad der skete dengang med asbesten i Aalborg.

I dag kender vi sandheden om asbestens forfærdelige skadevirkninger på mennesker – en erfaring som har været dyrt betalt.

Hvorfor Egholm ?

Jeg har endnu ikke kunnet få et eneste argument for, hvorfor nogen ønsker Egholm ?

Svarene er altid : Fordi det er besluttet

For det første så er det IKKE besluttet, og dernæst så er det jo ikke et argument.

De ægte argumenter IMOD forbindelsen står i kø !!!!!

Argumenter som passer på vores sundhed, vores natur – passer på vores eksistens og som foreslår andre løsninger der ikke har samme pris – på alle niveauer.

-

-

Egholm er en perle som ligger midt i vores smukke Limfjord – lad os bevare og passe på dette åndehul for såvel dyr som mennesker.

Jeg vil appellere til byrådet og politikerne i Aalborg kommune om, at de reelle fakta/ konsekvenser – også dem om vores asbestdeponier – bliver lagt for dagen og taget med på vægtskålen.

En linjeføring over Egholm vil være en katastrofe

Med venlig hilsen

Pia Lindbergh

Til:

Fra: Sanne Bang (sanne2bang@gmail.com)

Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Sendt: 09-01-2024 22:33

Kære politikere

Som sundhedspersonale vil jeg anmode om, at der IKKE anlægges en vestligt motorvejsforbindelse over øen Egholm, da dette vil være sundhedsmæssigt, klimamæssigt og samfundsøkonomisk uansvarligt.

Placeringen er yderst uhensigtsmæssigt ifht.:

Drikkevand: I linjeføringen ligger drikkevandsboringerne. Hvor skal mange af Aalborgs borgere få rent drikkevand fra?

- Asbest-depot: skal vi have endnu en stor asbest-skandale, og denne gang endda mod bedre viden. Hvem vil gå ind i det med åbne øjne og tage ansvar for mange ødelagte liv med asbetose, lungehindekræft og dødsfald????

Ingen kan styre asbestfibre, hvis der graves i de kæmpe asbestdepoter i linjeføringen. Og da der næsten altid er vestenvind ved Limfjorden vil asbestfibre spredes ind over store boligområder (jf indsendte fra Geo-hav)

Boligområder med bl.a.mange børnefamilier i eje-, leje- og andelsboliger. Herunder også mange nyudstykkede boliggrunde som kommunen har taget sig godt betalt for.

Ligeledes har professor og overlæge fra Arbejdsmedicinsk afdeling Aalborg Universitetshospital allerede for 2 år siden skrevet et indlæg i den lokale avis, om den store sundhedsfare vedr. asbestdepotet ved fjorden.

-Støjforurening : Elbiler og anden støjdæmpende vejbelægning reducerer ikke dette problem, da det ikke er motorstøj; men derimod dækstøj, der er det største problem.

Mht vejbelægning slides den støjreducerende overflade af i løbet af ganske kort tid, og kan derfor ikke tillægges en varig gevinst ift.støjforureningen.

Støjforurening kan forårsage bl.a. hjerte-karproblemer m.fl.

- Forurening fra bilkørsel ved slid af vejbanebelægning og partikler fra slid på bildæk (uanset biltype) samt CO2 fra de biler, der kører på benzin og diesel.

Man anslår, at der udledes 2 tons mikroplast pr. km motorvej .

Ovenstående er på ingen måde i overensstemmelse med Regeringens klimapolitik

Mht det samfundsøkonomiske aspekt henvises endvidere til indsendte forslag fra trafikforsker Anker Lohmann Hansen samt indsendte høringer fra bl.a. fra Anders Wested og Gitte Paracha Thorhauge m.fl.

Vil gerne udbede mig en kvittering for fremsendte høringssvar

Med venlig hilsen

Susanne Bang

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Beltoft (susanne.beltoft@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 22:16

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.

Endvidere kan særligt tilføjes, at det er meget stødende, at man tillader sig at iværksætte aktiviteter for 8-9 mia. kr. - de nyligt overståede trepartsforhandlinger, der gav et lønløft til mange forskellige personalegrupper - var på en tredjedel af dette beløb, 3 mia. kr.

1) uden at have undersøgt alternativer og dermed sikre sig, at man vælger den mest fordelagtige løsning

2) uden at have fuldt overblik, eller i det mindste et så-godt-som muligt-overblik, over de dermed forbundne konsekvenser, herunder de økonomiske. Adskillige forhold i miljøkonsekvensrapporten udsættes til "senere undersøgelse". Altså, i realiteten en blankocheck! Det er især stødende, da miljøkonsekvensrapportens formål netop er at skabe et overblik over disse konsekvenser.

og ovenikøbet at

3) forslaget til anlægsloven undergraver retssikkerheden og tilsidesætter hensynet til offentlighed i høringsfasen, jf. høringssvar fra Borgerbevægelsen.vedr. retssikkerhed af den 7. januar 2024.

I håb om at beslutningerne vedr. den 3. Limfjordsforbindelse fremover bliver mere transparente, velbegrundede og i respekt for de berørte borgere.

Med venlig hilsen
Susanne Beltoft
Skovvej 22
9510 Arden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Fwd: Fejl at bygge 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 22:10
Bilag: meningsmåling Nordjylland_egholm_overblik.jpg; Trafik udvikling fjordkrydsning 2023.jpg; Egholm kort aalborg.jpg; Drikkevand Egholm motorvej.jpg; parallel tunnel.jpg; Citytunnel variant 2.jpg;

Dette er en indsigelse mod at bygge en 20 km. Motorvej fra Vestbjerg i nord til Dall Villaby i syd, over øen Egholm.

Først vil jeg indlede med at påtale den udemokratiske proces som man endnu engang skal igennem på dette projekt, vi får 5 uger over jul og nytår, mod de normale 8 uger, det er ikke demokratiet værdigt.

Der er udeladt og ændret flere oplysninger fra alle VVM til i dag.

Siden sidst har man fjernet halvdelen af de støjværn, som skulle beskytte borgerne ved Hasseris Enge og flyttet dem til Dall Villaby, hvorved der udover man skal finde ekstra penge til dette, også har forkert oplysninger om støjgener i samme område.

Det skal også bemærkes at man siden sidst har fordoblet udledningen af Co2 i anlægsfasen til nu 474.000 tons, dette pynter ikke Danmarks Co2 regnskab.

Prisen er også steget markant, ved let hovedregning kan regne at investeringen ikke når op på minimum 3,5% som ellers er standarden.

Det som er allermest alarmerende er, at man ikke siden 2011 har undersøgt alternativerne, selvom der kom nye krav fra EU (vedr. Habitat) i 2016, og nu vil fravige disse krav, hvoraf et af kravene er at der ikke må findes alternativer - lad mig slå fast at DER FINDES ALTERNATIVER, endda 2 som aldrig er blevet undersøgt

1. ét vendbar rør
2. en citytunnel

Aalborg er Danmarks suverænt mest støjplagede by (67%), bliver Egholmforbindelsen bygget, vil yderligere 26.000 borgere blive belastet med sundhedsskadelig støj.

Det kan derudover undre at man ikke benytter WHO's grænse på 53% Db. ved sundhedsskadelig støj, men fastholder i denne undersøgelse at det skal være på 58%, det gør jo ikke omfanget af ramte borgere mindre, og gæt hvor meget vinden vil bære støjen yderligere, med tanke på at vestenvinden er det dominerende fænomen i Danmark, og Egholm Motorvejen vil ligge vest for Aalborg!

Øen Egholm har årligt over 110.000 besøgende, under COVID var der tæt på 200.000 besøgende, dette tal må forventes at falde til nærmest nul, for hvem ønsker at sidde på en bænk og lytte til Autobahn som var man på en "tysk raststøtte" op ad autobahn.

Dette åndehul tæt på Aalborg, fuld af dyreliv, ro og natur, vil man med dette projekt for evigt ødelægge.

Man tager Asbestprøver i Havbunden, men tager ingen prøver på land (der hvor asbest deponieren ligger), hvor motorvejen skal anlægges. Aalborg kommune ved at disse deponier findes, og Geohav har flere gange gjort både VD og politikere opmærksom på dette. Men man har intet undersøgt.

Hele baggrunden for at man overhovedet taler om udvidelse af kapaciteten over Egholm var at Limfjordstunnelen på E45, 2 timer af døgnets 24 timer på hverdage, var tæt på at nå kapacitetsgrænsen på 80.000 biler.(dvs. 8,33% af et hverdagsdøgn).

Den grænse er nu nået, og vil kun stige i fremtiden.

Egholm vil aflaste 24% af den trafik, mens et ekstra rør vil tilføre 50% ekstra kapacitet til E45, ser man isoleret på dette er der ingen tvivl om hvad man skulle vælge

Derudover vil et ekstra rør ved E45 også kunne laves billigere (2 milliarder) end Egholm med både lavbro,

tunnel og ekstra 20 km. motorvej. Ser man isoleret på dette, vil man heller ikke være i tvivl. Ser man på begge så kan man slet ikke forstå hvordan nogen overhovedet fastholder at Egholm er løsningen.

Egholmforbindelsen vil også skulle anlægges over vandværket ved Drastrup der forsyner mere end 1/3 af borgere og erhvervsliv i den vestlige del af Aalborg med vand. Vandværket er et af de vigtigste vandværker i Aalborg Kommune. Vandværket er et nøglevandværk, der skal tage over, når andre vandværker i området må lukke.

Området ved Drastrup er et særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO), de aftaler og tinglyste deklARATIONER der findes, sikrer:

- at der ikke må ændres terræn,
- at der ikke må bygges nyt, og
- at der ikke må udledes miljøfremmede stoffer.

Dette er man åbenbart ikke bekymret for, og vil dispensere for.

Det giver simpelthen ikke mening med den Egholm forbindelse.

Derfor burde man tage ansvar og se at få lavet VVM på de alternativer som foreligger, inden man tager en så tåbelig ensidig beslutning.

Se iøvrigt kort og grafer Vedhæftet:

oversigt over meningsmålinger

Trafikudvikling fjordkrydsning

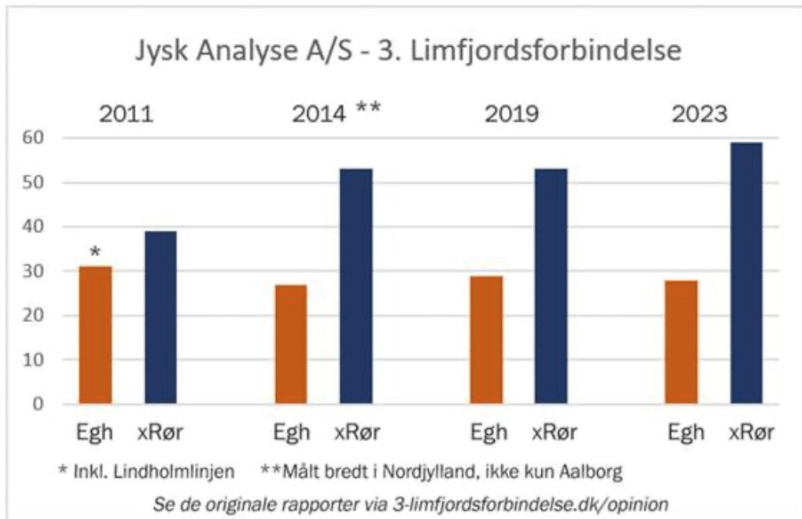
Kort over Erhvervs placering Aalborg

Alternativ City tunnel

Alternativ parallel tunnel

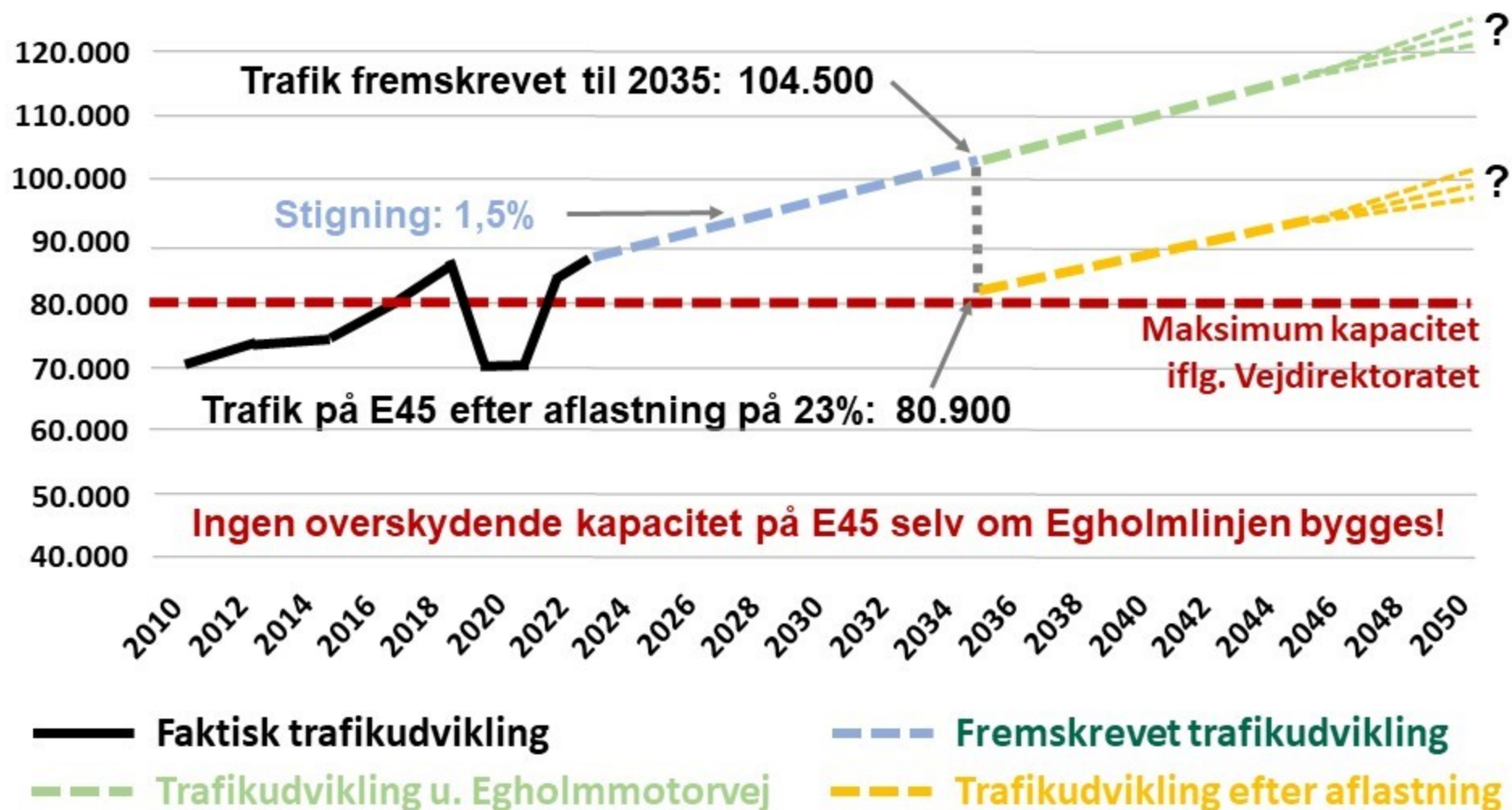
Med venlig hilsen

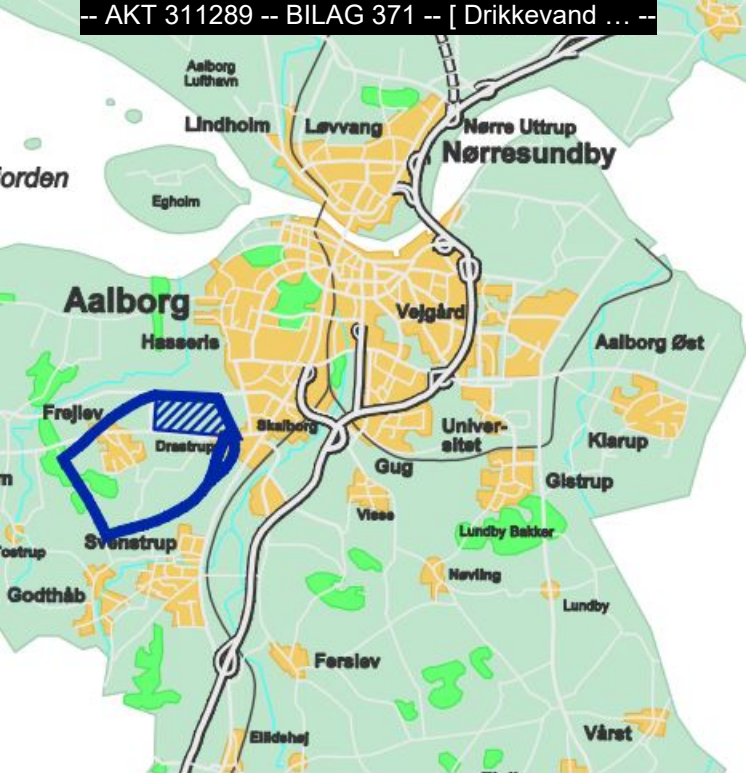
Søren Kollerup Madsen

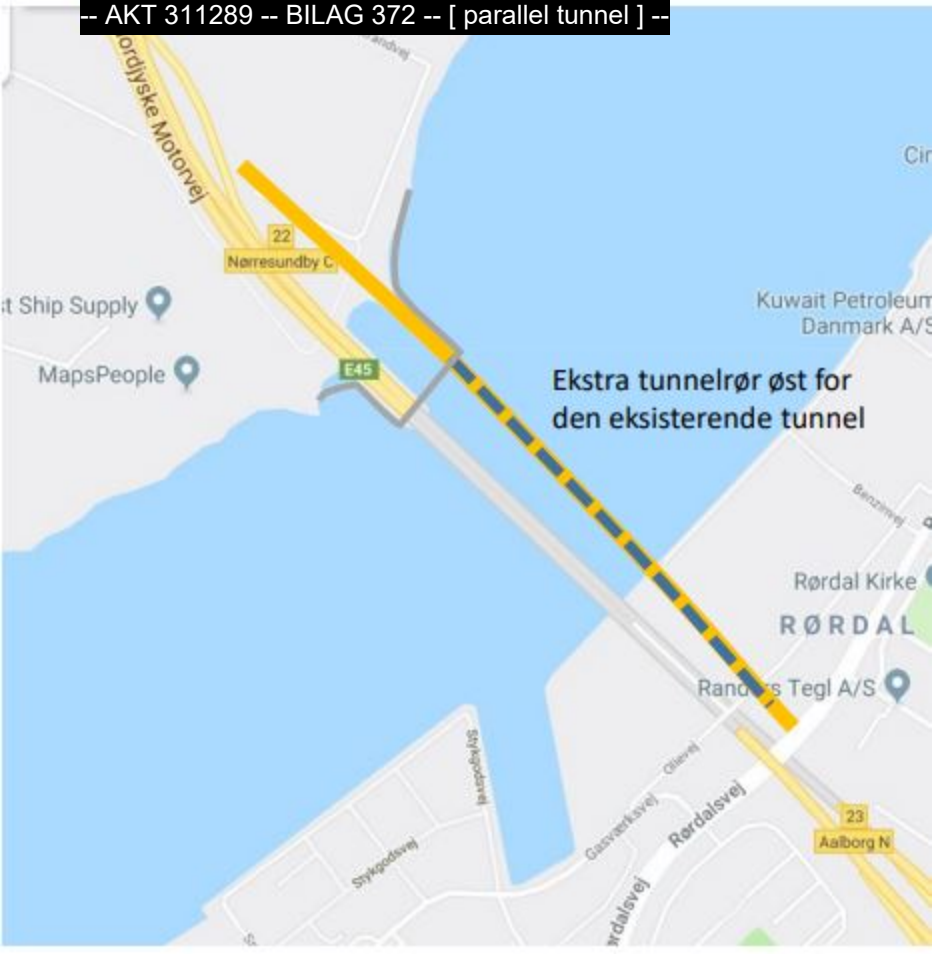


Trafik i Limfjordstunnelen med og uden Egholmforbindelse VVM2023

Hverdagsdøgntrafik (HDT)







Ekstra tunnelrør øst for
den eksisterende tunnel


```
-- AK | 3 | 1289 -- BILAG 3/3 -- [ Citytunnel variant 2 ] --
```



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: søren Madsen (soren.kollerup@gmail.com)
Titel: Fejl at bygge 3. limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 22:08
Bilag: meningsmåling Nordjylland_egholm_overblik.jpg; Trafik udvikling fjordkrydsning 2023.jpg; Egholm kort aalborg.jpg; Drikkevand Egholm motorvej.jpg; parallel tunnel.jpg; Citytunnel variant 2.jpg;

Dette er en indsigelse mod at bygge en 20 km. Motorvej fra Vestbjerg i nord til Dall Villaby i syd, over øen Egholm.

Først vil jeg indlede med at påtale den udemokratiske proces som man endnu engang skal igennem på dette projekt, vi får 5 uger over jul og nytår, mod de normale 8 uger, det er ikke demokratiet værdigt.

Der er udeladt og ændret flere oplysninger fra alle VVM til i dag.

Siden sidst har man fjernet halvdelen af de støjværn, som skulle beskytte borgerne ved Hasseris Enge og flyttet dem til Dall Villaby, hvorved der udover man skal finde ekstra penge til dette, også har forkert oplysninger om støjgener i samme område.

Det skal også bemærkes at man siden sidst har fordoblet udledningen af Co2 i anlægsfasen til nu 474.000 tons, dette pynter ikke Danmarks Co2 regnskab.

Prisen er også steget markant, ved let hovedregning kan regne at investeringen ikke når op på minimum 3,5% som ellers er standarden.

Det som er allermest alarmerende er, at man ikke siden 2011 har undersøgt alternativerne, selvom der kom nye krav fra EU (vedr. Habitat) i 2016, og nu vil fravige disse krav, hvoraf et af kravene er at der ikke må findes alternativer - lad mig slå fast at DER FINDES ALTERNATIVER, endda 2 som aldrig er blevet undersøgt

1. ét vendbar rør
2. en citytunnel

Aalborg er Danmarks suverænt mest støjplagede by (67%), bliver Egholmforbindelsen bygget, vil yderligere 26.000 borgere blive belastet med sundhedsskadelig støj.

Det kan derudover undre at man ikke benytter WHO's grænse på 53% Db. ved sundhedsskadelig støj, men fastholder i denne undersøgelse at det skal være på 58%, det gør jo ikke omfanget af ramte borgere mindre, og gæt hvor meget vinden vil bære støjen yderligere, med tanke på at vestenvinden er det dominerende fænomen i Danmark, og Egholm Motorvejen vil ligge vest for Aalborg!

Øen Egholm har årligt over 110.000 besøgende, under COVID var der tæt på 200.000 besøgende, dette tal må forventes at falde til nærmest nul, for hvem ønsker at sidde på en bænk og lytte til Autobahn som var man på en "tysk raststøtte" op ad autobahn.

Dette åndehul tæt på Aalborg, fuld af dyreliv, ro og natur, vil man med dette projekt for evigt ødelægge.

Man tager Asbestprøver i Havbunden, men tager ingen prøver på land (der hvor asbest deponieren ligger), hvor motorvejen skal anlægges. Aalborg kommune ved at disse deponier findes, og Geohav har flere gange gjort både VD og politikere opmærksom på dette. Men man har intet undersøgt.

Hele baggrunden for at man overhovedet taler om udvidelse af kapaciteten over Egholm var at Limfjordstunnelen på E45, 2 timer af døgnets 24 timer på hverdage, var tæt på at nå kapacitetsgrænsen på 80.000 biler. (dvs. 8,33% af et hverdagsdøgn).

Den grænse er nu nået, og vil kun stige i fremtiden.

Egholm vil aflaste 24% af den trafik, mens et ekstra rør vil tilføre 50% ekstra kapacitet til E45, ser man isoleret på dette er der ingen tvivl om hvad man skulle vælge

Derudover vil et ekstra rør ved E45 også kunne laves billigere (2 milliarder) end Egholm med både lavbro, tunnel og ekstra 20 km. motorvej. Ser man isoleret på dette, vil man heller ikke være i tvivl. Ser man på begge

så kan man slet ikke forstå hvordan nogen overhovedet fastholder at Egholm er løsningen.

Egholmforbindelsen vil også skulle anlægges over vandværket ved Drastup der forsyner mere end 1/3 af borgere og erhvervsliv i den vestlige del af Aalborg med vand. Vandværket er et af de vigtigste vandværker i Aalborg Kommune. Vandværket er et nøglevandværk, der skal tage over, når andre vandværker i området må lukke.

Området ved Drastrup er et særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområde (BNBO), de aftaler og tinglyste deklARATIONER der findes, sikrer:

- at der ikke må ændres terræn,
- at der ikke må bygges nyt, og
- at der ikke må udledes miljøfremmede stoffer.

Dette er man åbenbart ikke bekymret for, og vil dispensere for.

Det giver simpelthen ikke mening med den Egholm forbindelse.

Derfor burde man tage ansvar og se at få lavet VVM på de alternativer som foreligger, inden man tager en så tåbelig ensidig beslutning.

Se iøvrigt kort og grafer Vedhæftet:

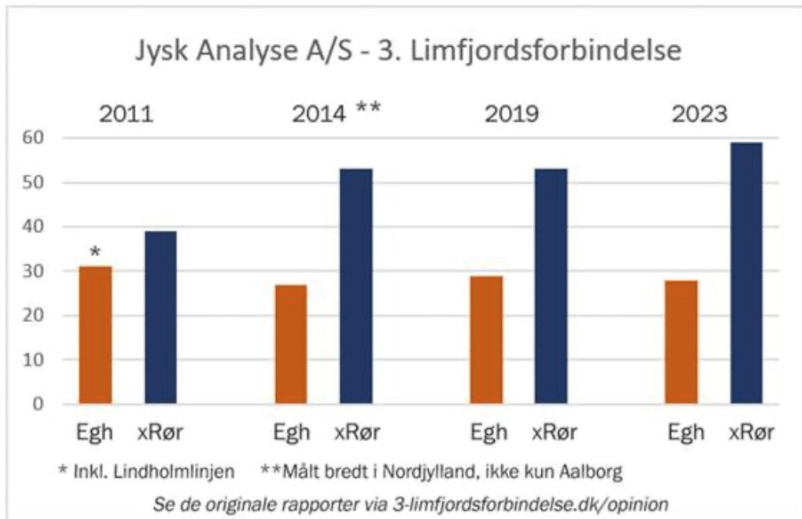
oversigt over meningsmålinger

Trafikudvikling fjordkrydsning

Kort over Erhvervs placering Aalborg

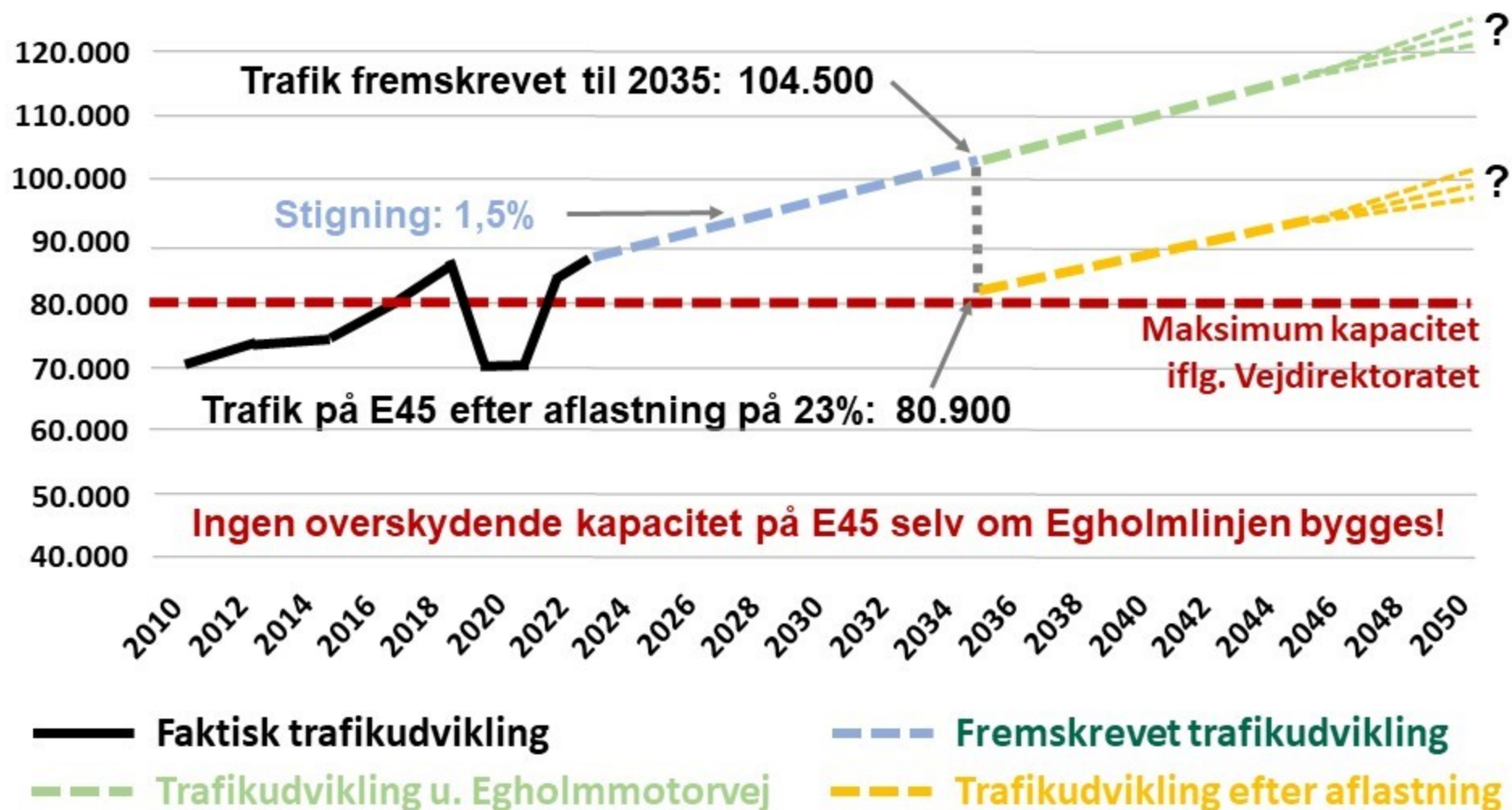
Alternativ City tunnel

Alternativ parallel tunnel



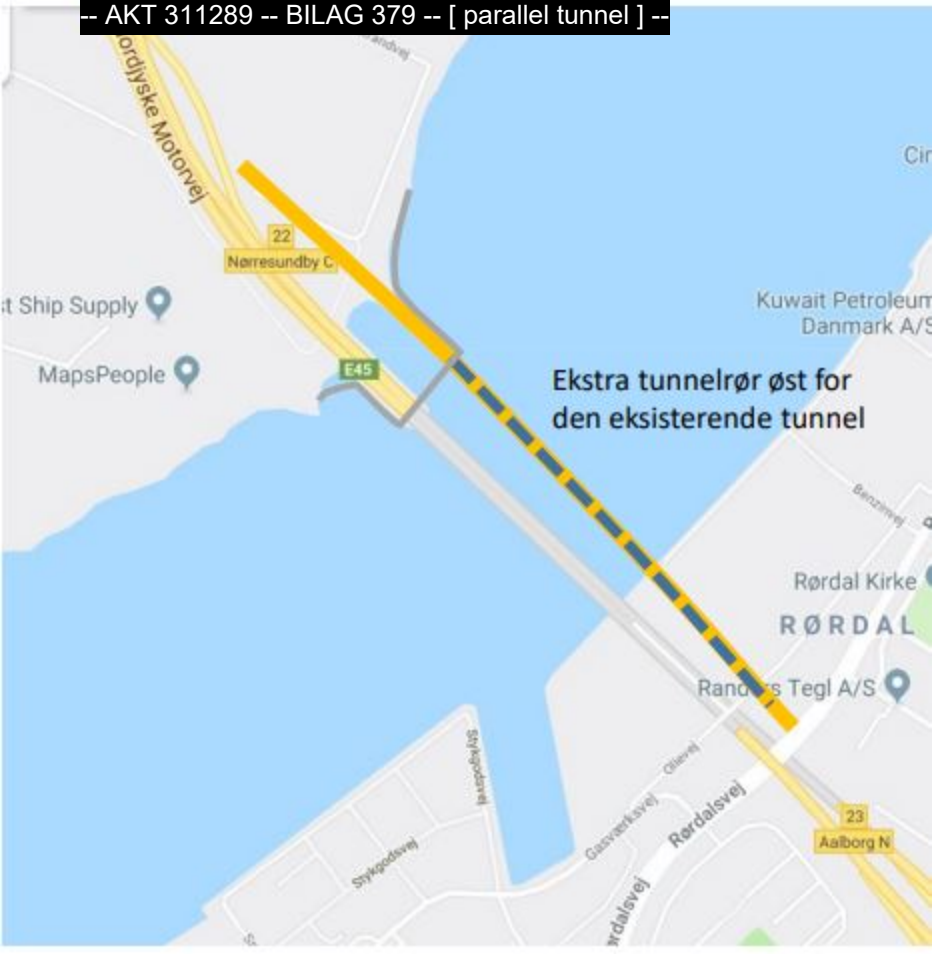
Trafik i Limfjordstunnelen med og uden Egholmforbindelse VVM2023

Hverdagsdøgntrafik (HDT)





-- AKT 311289 -- BILAG 379 -- [parallel tunnel] --



Ekstra tunnelrør øst for
den eksisterende tunnel


```
-- AK | 3 | 1289 -- BILAG 380 -- [ Citytunnel variant 2 ] --
```



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Vera Søchting (Vera.soechting@gmail.com)
Titel: høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:03

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Ingen kan bestride, at politikere er forpligtede af indgåede aftaler. Ej heller kan nogen bestride, at der er trængselsproblemer i forbindelserne over Limfjorden. Men som en tidligere statsminister udtalte det: ”Man har et standpunkt, til man ta’r et nyt” – og det er kun glædeligt, hvis nogen bliver klogere og står ved, at de er blevet det.

Disse ord som baggrund for en opfordring til de politikere, som føler sig bundet af aftalen om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021. Det eneste ansvarlige vil være at tage planen op til fornyet drøftelse m.h.p. at ændre den.

Vi befinder os i 4 globale kriser, som alle truer menneskehedens eksistensgrundlag: 1. klimakrisen, den mest akutte og påtrængende; 2. biodiversitetskrisen uløseligt forbundet med klimakrisen og med uoprettelige konsekvenser; 3. Overforbrugskrisen - overshootday som udtryk for overforbrug af de ressourcer, som gendannes, men værre endnu: suppleret med hæmningsløst forbrug af de ressourcer, som ikke gendannes (metaller, mineraler osv.osv.osv.) - vi er simpelthen på rov i børneværelset! 4. miljøkrisen: vi har forurenet luft, jord og hav med affald og kemikalier, som truer helbred og liv for alle arter, mennesker inklusive.

Alle disse kriser må tænkes med i al planlægning, det er bydende nødvendigt ikke at forværre på nogen af disse områder. Derfor må trafikplanlægning ikke kun tage hensyn til de trafikale behov. Planlægger man med skyldigt hensyn til alle 4 kriser vil man se, at det eksisterende vejnet er rigeligt til at dække behovet – øget brug af godstransport på tog, udbygning af fleksibel, pålidelig, billig og brugervenlig offentlig transport vil overflødiggøre nye motorveje. Intet land i verden er så overforsynet med motorveje som Danmark.

Et eksempel: Når man i lovforslagets afsnit 9.16 skriver: ”Det forventes, at udledning af CO2 fra vejtrafik vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet med elbiler og opladningshybrider” er det udtryk for en meget snæver forståelse af de problemer, vi står overfor.

Det vil være overordentligt dyrt at tage hånd om de kriser, vi befinder os i. Det forekommer særdeles uklogt at øde store udgifter – MEGET store udgifter - til trafikale anlæg, som kun kan forværre forholdene på alle 4 ovenstående områder.

Jeg håber hermed at have argumenteret for, at det vil være uansvarligt at gå videre med planerne om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Hertil kan så lægges en undren over, at man tilsyneladende har lagt sig fast på den dyreste og mest

miljøskadelige version af en 3. Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Vera Söchting, Hillerød

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sidse Høyrup Clemmensen (sidseclemmensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:40

Til Trafikministeren/Trafikministeriet

Jeg gør hermed indsigelse mod udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Hvorfor vil vi løse nutidige problemer med forældede løsningsmetoder, når nu de påviseligt er forældede. Er tiden ikke inde til at tænke bæredygtigt, smart og moderne?

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 den 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 Østerådalens væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Østerådalens 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 vandruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at 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.

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.

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 folketetinget 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 overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstejn ved vores demokratiske model.

Venligst Sidse Brincker

Ledavej 97, 9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: guldene@jubii.dk (guldene@jubii.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 21:27

Til Transportministeriet,
Vedr. Asbestproblematikken:

Hele depotet og dets udstrækning bør undersøges med henblik på en vurdering af konsekvenser for vandmiljø og miljø samt borgernes sikkerhed/sundhed i forbindelse anlægsarbejdet herunder selvfølgelig også arbejdsmiljøet ifb. med gravearbejde skal vurderes. Endvidere en vurdering af de økonomiske konsekvenser i forbindelse med håndtering af asbestaffald og forurenede jord - bare det faktum, at der skal graves ud i undertryksventilerede telte, vask af lastbiler inden de kører ud på offentlig vej, håndtering af forurenede vand fra dette arbejde og endelig omkostninger til gendeposering af asbestaffald og forurenede jord mv. er en kæmpe omkostning der ikke er indregnet i projektet. Dette er en kæmpe usikkerhed at vi som borgere og naboer til Egholmmotorvejen ikke har mulighed for at vurdere i den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Se endvidere *Uddrag af artikel fra Ing.dk:*

Tonsvis af asbestholdigt eternit flyder herreløst rundt i og omkring Aalborg...

På stranden ved Mølholm Asbestdeponi kommer der jævnligt eternitplader til syne. Kommunen gætter på, at de oprindelig er dumpet ulovligt ude i fjorden, men det vurderer en DTU-professor ikke er sandsynligt – det kommer snarere fra deponiet, som ikke blev lavet helt efter planen. Fortidens synder: Intet i arkiverne om Dansk Eternit Fabriks kendte deponier kan forklare de mange nye forureninger, der er dukket op de seneste år.

Den 3. Limfjordsforbindelse kommer til at forløbe meget tæt på et gammelt deponi for asbestplader.

En ny VVM-undersøgelse og Natura 2000-konsekvensvurderinger frikender den kommende bro eller tunnel over Limfjorden for at ødelægge naturen. Men konklusionerne er ifølge en dansk havforsker noget vrøvl.

Vejdirektoratet og Transportministeriet har fremlagt et [forslag til en anlægslov](#) og [resultaterne af nye miljøkonsekvensvurderinger](#).

Undersøgelserne konkluderer, at forbindelsen hverken kommer til at skade planter eller spænde ben for at opfylde miljømål for vandløb, søer, havområder og grundvand.- *at de planlagte landindvendinger og lavbroer syd for Egholm, ikke kommer til at påvirke Limfjordens vandgennemstrømning. Endelig viser havbundsanalyser ingen tegn på PFAS og asbest samt et meget lavt indhold af miljøfarlige stoffer i Limfjorden.* Stiig Markager, der er havforsker ved Aarhus Universitet, køber dog ikke den vurdering. Han er især kritisk overfor, at Vejdirektoratet konkluderer, at forbindelsen ikke gør det sværere at opfylde miljømål for de forskellige typer af vandmiljøer fordi »der som kompensation erhverves landbrugsarealer, der omlægges til varig natur.»

»Denne sætning er for mig at se noget vrøvl og i strid med EU's Havstrategidirektiv. Det forudsætter et 'økosystem-baseret forvaltning'. Da Limfjorden i forvejen har store problemer med næringsstofftilførsler, faktisk så store at man i nogle områder helt må stoppe landbrugsdriften, så giver det ikke mening, at man vil kompensere for negative effekter af en Egholm-forbindelse, ved at udtage landbrugsjord og omlægge til varig natur,« siger Stiig Markager og fortsætter:

»Der er jo ikke mere at udtage, når man har udtaget det, som er nødvendigt for at nå målene i Vandrammedirektivet. Der kræves en økosystembaseret forvaltningsplan for hele Limfjorden, inklusive ny infrastruktur, landbrug, klima (man planlægger også at indsætte ved Thyborøn), før man kan gøre noget. Ellers er det i modstrid med direktivernes krav om en økosystembaseret tilgang.«

Faktisk er der allerede lavet flere VVM-undersøgelser af den 3. limfjordsforbindelse, senest i 2021, hvor Vejdirektoratet præsenterede en stor opdatering til den oprindelige undersøgelse, der på det tidspunkt havde et årti på bagen. **Opdateringen udløste protester fra Miljøstyrelsen, fordi den ikke forholdt sig til, at der lige syd for Limfjorden ligger et deponi af asbestholdige eternitplader, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden.** Miljøstyrelsen satte foden ned og bad Vejdirektoratet om at lave supplerende miljøkonsekvensvurderinger samt en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Med venlig hilsen
Lene Larsen
Guldborghaven 21
9000 Aalborg
Mobil 30787588

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sidse Høyrup Clemmensen (sidseclemmensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:21

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

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

Aalborg har en dyster historie i forhold til asbest med sygdom og død til følge. Lad os ikke gentage historien.

Geohav har blandt andet gennem arkiverne bevidst, at der er meget store deponier flere steder i linjeføringen. De undersøgelser, som er lavet officielt i forbindelse med materialet sendt i høring er mangelfuldt og kan dermed på ingen måde godtages som baggrund for at træffe denne beslutning.

Asbest er farligt - selv i meget små mængder. Ikke nok med at vi risikerer at få ødelægge meget i Limfjorden på grund af gravearbejdet i deponierne, så risikeres også, at asbesten transporteres via Østerå gennem den nyanlagte park, hvor åen snor sig igennem, som bruges af mange mennesker og hvor en børnehave er placeret.

Der er ikke lagt klare planer for, hvordan man vil håndtere de store mængder asbest, som vil blive hvirvlet op, og før dette er fuldstændigt klarlagt, er det uforsvarligt at vælge en løsning, der går gennem flere store deponier.

Hvis vi har så mange penge, som denne linjeføring kræver, så ville det være en endnu bedre løsning at bruge pengene på at rydde op fra fortidens synder og få ryddet deponierne.

Venligst Sidse BRincker

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Anne Saugmann Rasmussen (annesaugmann@gmail.com)
Fra: Alex Tolstrup (alextolstrup@gmail.com)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 21:04

Grundlæggende mener vi, at en vestlig forbindelse over Egholm er den forkerte løsning, da den er for dyr i forhold til de gevinster, den vil have og de negative konsekvenser, den har for den vestlige del af Aalborg. De fleste arbejdspladser ligger i midtbyen og den østlige del af Aalborg, hvorfor opgradering af transportkorridorerne her giver mere mening og værdi.

I begrundelsen for at kun at kigge på Egholm-løsningen henvises til "Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, hvor parterne blev enige om, at linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse fastlægges i Egholmlinjen. I finansloven for 2019 blev det besluttet, at der skulle gennemføres en opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse

Men hvorfor overhovedet opdatere VVM'en, hvis beslutningen allerede er truffet? Formålet med en VVM er at danne grundlag for beslutninger. Og den er tilsyneladende allerede truffet.

VVM'en er opdateret, fordi der er sket fysiske ændringer og kommet nye metoder. Som der bl.a. står flere steder i VVM'en er der brugt ny viden bl.a. ny version af Landstrafikmodellen med flere ændringer/forbedringer. Det er svært at vurdere de ændringer, som følger heraf, når der ikke kigges på alternativer. En af grundpillerne i VVM er netop alternativer for at have noget at vurdere resultaterne op mod.

Myndigheden har ikke pligt til at undersøge samtlige foreslåede alternativer nærmere, men VVM-redegørelsen skal i relevant omfang forholde sig til de forhold, som har været fremdraget af offentligheden i forbindelse med den indledende høring. Og her må man sige, at der har været debatteret forskellige løsninger. For at være tro mod EU-lovgivningen og VVM-metoden, burde opdateringen have set på reelle alternativer.

Det fremgår desuden ikke tydeligt af materialet, hvordan de rekreative arealer langs linjeføringen er prissat. Umiddelbart forekommer det, at arealerne er prissat som landbrugsjord. Der er i de sidste 10 år gennemført store boligudbygninger i bl.a. Hasseris og Sofiendal Enge. Som følge heraf har mange af de arealer, der tidligere var landbrugsjord, i dag en rekreativ funktion for mange borgere. Den ændrede funktion bør afspejles i værdisættelsen af jord og dermed samfundsmæssige omkostninger ved en linjeføring over Egholm.

Tilsvarende forekommer det useriøst, at Aalborg Kommunes følgeudgifter til ændringer i den øvrige infrastruktur ikke indgår i de samfundsmæssige beregninger. For eksempel beskriver lovforslaget, at der skal etableres enkeltrettede cykelstier på udvalgte veje. Som beboere i Mølholm går vi dog også ud fra, at der skal anlægges cykelstier langs Mølholmsvej – hvilket i så fald vil være en kommunal forpligtelse. Udgifterne hertil er ikke medregnet og giver et skævt billede af, hvorvidt udgifterne står mål med de samfundsmæssige fordele en vestforbindelse over Egholm må have.

--

Anne Saugmann Rasmussen og Alex Tolstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Villefrance (thvillefrance@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 20:57
Bilag: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen.docx;

Til Transportministeren / Transportministeriet

Hermed mit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen.
Se vedlagte.

Hovedbudskabet: Selvfølgelig skal der IKKE anlægges en motorvej vest om Aalborg over Egholm!

Venlig hilsen
Thomas Villefrance
Skrågade 7
9400 Nørresundby

Nørresundby 10.01.2023

Til Transportministeren /Transportministeriet

Indsigelse mod Egholmmotorvejen

Egholm, et hjerte i Aalborg, trues, og som engageret borger insisterer jeg på at udtrykke mine kraftige indvendinger mod den planlagte motorvej over Egholm. Dette projekt virker ikke blot trafikalt, økonomisk og naturmæssigt ufornuftigt, men det udfordrer også grundlæggende demokratiske principper på en foruroligende måde.

Demokratisk Bekymring

Jeg finder det alarmerende, at beslutningstagere synes at handle uden tilstrækkelig faglig begrundelse og respekt for borgerens synspunkter. Tvivlen om gennemsigtighed i beslutningsprocessen og manglen på en opdateret VVM-undersøgelse for de østlige forbindelser underminerer vores repræsentative demokrati. Det er afgørende at genoprette tilliden gennem åbenhed og inddragelse i beslutningsprocessen.

Rekreative områder

En motorvej over Egholm vil uundgåeligt skade værdifulde, bynære rekreative områder som Østerådal, Drastrup Skov og klimaparken i Sofiendal Enge. Denne indgriben i naturen vil ikke kun påvirke Egholm, men også berøre nærliggende områder og aktiviteter som kajak, roning og sejlsport, som mange i vores samfund nyder.

Støj og boligområder

Jeg protesterer skarpt imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af de støjmæssige konsekvenser, især for boligområder som Dall, Dall Villaby, Drastrup og Lindholm/Nørresundby. Det er uacceptabelt, at områder, der ikke er støjforurenede i forvejen, vil blive påvirket. Desuden er det essentielt at tage højde for den seneste viden om motorvejsstøj, som angiver større gener for beboere langs motorveje sammenlignet med byveje.

Trafikmæssige udfordringer:

En motorvej i Egholmlinjen vil kun give begrænset aflastning for eksisterende forbindelser og vil ikke løse de langsigtede trafikmæssige udfordringer effektivt. En sammenligning med billigere alternativer, såsom en udvidelse af E45 med et ekstra rør, burde være en del af beslutningsgrundlaget.

Natur og miljø

Projektet truer den unikke natur på Egholm og påvirker beskyttede dyrearter som den Lysbugede Knortegås og Strandtudsen. Dette strider imod forpligtelserne i henhold til EU's fuglebeskyttelsesdirektiv og

habitatsdirektivet. I en tid, hvor klima og miljø bør være i fokus, er det uansvarligt at fortsætte med forældede løsninger som nye motorveje.

Drikkevand og økonomi

Projektets linjeføring gennem vigtige drikkevandsområder i Drastrup er problematisk og risikofyldt. Økonomisk set virker det ikke fornuftigt at investere +7,3 milliarder kr. i et projekt uden tilstrækkelig undersøgelse af alternative løsninger og med en begrænset samfundsmæssig gevinst.

Juridiske uklarheder

Jeg udtrykker bekymring over manglen på undersøgelse af alternative linjeføringer og juridiske uklarheder om opdateringen af VVM'en kun for vestforbindelsen. Det er afgørende at sikre, at beslutningsprocessen overholder gældende regler og respekterer EU-direktiver vedrørende naturbeskyttelse.

Støjniveau og sundhed

Jeg påpeger problemet med støjniveauet og sundhedsrisikoen ved at acceptere 58 dB som et ideal. Der bør tages højde for WHO's anbefalinger om et maksimalt støjniveau på 53 dB, og det er afgørende at tackle støjproblematikken gennem mere bæredygtige løsninger som at forbedre E45.

Odder mishandling

Motorvejsplanerne truer odderbestanden på Egholm, en rødlistet og sårbar art ifølge EU's habitatsdirektiv. Myndighederne foreslår at skræmme odderne væk ved at lade hunde forstyrre dem, hvilket kan overtræde EU-reglerne og udgøre dyrepageri. Formændene for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening kritiserer denne strategi, da den ikke blot er uansvarlig, men også potentielt skadelig for odderens levesteder og reproduktion. Deres bekymring omfatter derfor ikke kun anlæggelsen af motorvejen, men også den potentielle mishandling af den sårbare odderbestand.

Klage til EU

Jeg støtter fuldt ud Egholm-borgerne og Egholms Venner i deres klage til EU-Parlamentets Borgerklageudvalg. Det er relevant at undersøge, om projektet overtræder EU-regler vedrørende naturbeskyttelse og truede dyrearter.

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 overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Jeg opfordrer beslutningstagerne til at revidere planerne og overveje mere bæredygtige og hensigtsmæssige løsninger for at bevare Egholms unikke karakter og beskytte vores miljø, sundhed og demokratiske værdier.

Med vedholdende engagement!

Thomas Villefrance

Skrågade 7

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Steffen Lervad Thomsen (datho@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 20:43

Uanset analyser, beregninger og politiske aftaler, er der rigtigt mange argumenter for ikke at etablere en motorvej over Egholm.

Og vedtagelse af en anlægslov der muliggør etableringen, vil være en kæmpemæssig fejlinvestering i vejanlæg, der vil være ødelæggende for klima, miljø, natur, menneskers sundhed og samfundøkonomi. I koblingen til FN's verdensmål virker det useriøst at der i lovforslaget nævnes at Egholmforbindelsen vurderes at understøtte færre end 10 af de i alt 169 delmål og at bla afværgeforanstaltninger for naturødelæggelser vurderes at have en positiv effekt på delmål 15.5 om at "begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet". Hvis man skulle leve op til delmål 15.5 skulle der ikke der ikke ødelægges natur både i Østerådal og på og omkring Egholm med en motorvej.

Historien vil desværre vise at politikerne med vedtagelse af anlægsloven, tog en forkert beslutning pga flg. argumenter:

Naturen:

Egholms unikke placering i Limfjorden kun 5 min sejltur fra Aalborgs Vestby har et kæmpe potentiale som en af Aalborgs grønne lunger for både mennesker, flora og fauna. Forskningen viser at ophold i naturen er afgørende for vores trivsel og at tilgængelighed er en vigtig faktor for at vi benytter os af naturen. Med de natur og kulturtilbud øen allerede byder på idag, besøges øen af op til 100.000 gæster om året, forestil dig så i nær fremtid at landbrugsproduktionen ophører og Egholm omdannes til naturpark, som lokale kræfter allerede arbejder på, hvilken unik naturkvalitet Egholm kunne byde på. Forskningen viser også at naturen har brug for sammenhængende levesteder for at kunne udvikle dyre- og planteliv, hvilket Lille Vildmose er et godt eksempel på. Med en motorvej over Egholm vil den mulighed være forpasset for altid.

Støj:

Uanset hvad støj beregningerne viser, vil der som følge af en motorvej over Egholm være en øget diffus støj belastning af mange boligområder og bydele i Aalborgs vestlige opland, på grund af den nære beliggenhed og det faktum at vesten vinden vil forøge støjniveauet. Og det skal fremhæves at det er områder der ikke i dag oplever støjgener der bliver påvirket. Så selv om VVM beregningerne viser at der samlet set opnås støjforbedringer i Aalborg, gælder det kun for særligt høje støjniveauer ift støjgrænserne, men ikke for den diffuse støj som mange tusinde borgere vil blive påvirket af uanset den støj afskærmning der lægges op til.

Byudvikling:

Siden VVM vurderingen i 2011, har Aalborg udviklet sig langt langt mere mod øst end i vest, det gælder både boligudvikling og erhvervsudviklingen. Eksempler på boligudviklingen i Gigantium området og byggeriet på Eternitgrunden er stort set færdige og udviklingen af Stigsborg området er godt igang som en kommende ny bydel med 6000 indbyggere når det står færdigt om 10-20 år.

Sygehus byggeriet står snart færdigt i Aalborg Øst med 5000 nye arbejdspladser og Østhavnen fortsætter sin positive udvikling med tiltrækning af nye virksomheder og arbejdspladser.

Denne bolig- og erhvervsudvikling i Øst vil ikke få gavn af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, og da der ikke er taget alternativer med i den opdaterede VVM, bliver den udvikling fejlagtigt ikke en del af beslutningsgrundlaget for linjeføringen af den 3. Limfjordsforbindelse.

Fejlagtig VVM 2011:

Da aftalepartnerne bag Trafikaftale 2014 var enige om at udpege på Egholm linjen som bedste løsning, var det baseret på VVM vurderingen fra 2011. Den vurdering bygger på en fordoblet kapacitet (100%) i form af en paralleltunnel til Limfjords tunnelen i form af 3 yderligere kørespor i hver retning, som fordyrer løsningen med en paralleltunnel og dermed stillede den dårligere i den samfundsøkonomiske sammenligning med Egholm linjen. Derfor er den politiske aftale om Egholm linjen indgået på et forkert grundlag. Behovet for en

fordobling af kapaciteten i den eksisterende tunnel vurderes af trafikeksperter, til at være unødvendigt, specielt hvis de eksisterende forhold ved til og frakørsel forbedres og trafikken styres mere fleksibelt som det gøres ved Elb tunellen. Trafikeksperterne vurderer at udvidelse med et enkelt tunnelrør (50%) vil give tilstrækkelig kapacitet mange år frem i tiden.

Utilstrækkelig trafikaflastning:

Etablering af Egholm linjen vil iflg den opdaterede VVM vurdering, kun aflaste Limfjordsbroen med 9% og Limfjordstunnellen med 24%. Der er tale om en meget lille aflastning af den nu værende trafik, hvilket er en medvirkende årsag til den dårlige samfundsøkonomiske gevinst (intern rente). Selv med en trafikstigning på årligt 1% ,som er den fremskrivning vejdirektoratets modeller forudsiger fra 2030, vil aflastningen hurtigt være spist op. Og fortsætter trafikstigningen, som hidtil med ca 2% om året, bliver det kun værre. Så det betyder at de forsinkelser og fremkommeligheds problemer som bilister og erhvervsdrivende beskriver idag i morgen- og eftermiddags timerne og ved uheld, vil være præcist de samme minimum 9 år for Limfjordsbroen og 24 år for Limfjordstunnellen efter Egholmlinens etablering. Det er efter min mening et alt for kort tidsperspektiv. Her vil et ekstra tunnelrør med sikkerhed se bedre ud, men det ved vi ikke, for der er ikke regnet på i den opdaterede VVM.

Men konsekvensen kunne sagtens være at vi om senest 10 år efter Egholmslinjens etablering igen skal bede staten om penge til at afhjælpe trængselsproblemerne, og måske i form af finansiering af en paralleltunnel. Og hvor sandsynligt vil det mon lige være at Nordjylland får infrastruktur midler i den størrelsesorden med kun 10 års mellemrum.

Derfor bør den politiske beslutning om 3. Limfjordsforbindelse, afvente undersøgelser og dokumentation for en bedre løsning nemlig en parallel tunnel ved den eksisterende tunnel ved E45.

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lotte Winther Kappel (lottewinther@gmail.com)
Titel: Nej til en ny motorvej vest om Aalborg
Sendt: 09-01-2024 20:39

Der er flere grunde til, at jeg er imod en ny motorvejsstrækning vest om Aalborg, men først og fremmest handler om livskvalitet for os, der bor i Aalborgs vestlige ende - og for folk fra alle ender af Aalborg, som hver dag bruger den vestlige del af Limfjorden (herunder Egholm) til rekreative formål. For vi har brug for rekreative områder - noget området i og omkring midtbyen i forvejen er meget fattigt på.

Langs fjorden vest for byen bliver der gået, løbet, cyklet, sejlet, padlet og mere mere hver eneste dag, når folk i byen skal have ud og have en dosis ro og frisk luft og en pause fra den travle hverdag. Det er det eneste sted vi har, hvor man kan være i nogenlunde fred for byens støj. Anlægger I en motorvej, bliver soundtracket til gåturen, badeturen, eller hvad det nu er fremover en konstant susen af trafik. Så kan vi blive nødt til at sætte os i bilen og køre ud ad byen for at finde ro. Så kan vi også prøve den nye motorvej jo ...

En by er til at leve i, og en by vil selvfølgelig have støj, men vi har en motorvej i dag, som kan udvides med endnu et rør, hvis det vurderes, at den samfundsmæssige gevinst heraf er tilstrækkelig stor. Lad nu byens sidste 'helle' være!

Ifølge Vejdirektoratets beregninger er den samfundsmæssige gevinst for den nye motorvej minimal med en intern rente på kun 3,3-3,5%. Og det er med udgangspunkt i, at anlægsarbejdet ikke overstiger det budgetterede, hvilket store offentlige anlægsprojekter vel gør uden undtagelse.

Tab af rekreative områder med ro og muligheder for fysisk aktivitet har sundhedsmæssige omkostninger i form af øget stress og de sygdomme, det kan medføre. Økonomien i de omkostninger mangler i jeres beregninger. Og for os der bor her, er det måske den vigtigste konsekvens af det her projekt.

Vi er mange, der håber, I hører vores opråb og overvejer projektet en ekstra gang.

Lotte Winther Kappel
Hasserisvej 253
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christian Hjulmand (christian@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:39
Bilag: Høringssvar_Egholm_forbindelsen (2).pdf;

Til Transportministeriet

Jeg opfordrer hermed til, at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm skrinlægges.

Høringssvar vedhæftet

--

Med venlig hilsen

Christian Hjulmand

Anneberghøj 2
9000 Aalborg
Mob. 24 82 78 44

Til:
Transportministeriet

Aalborg den 9. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg opfordrer hermed til, at ovenstående miljøkonsekvensvurdering inkl. referencer underkendes, og planen om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm skrinlægges.

Min begrundelse er baseret på flg.:

1. Støj

Den skitserede vestlige linjeføring over Egholm udsætter den vestlige del af Aalborg og Nørresundby for unødigt ekstra støjbelastning. Med den fremherskende nordvestlige vindretninger, spredes støjen fra en motorvejsforbindelse hen over Egholm, og vil påvirke borgere, der er bosat i de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby. Her har borgere bosat sig og investeret i bolig, fordi der mod vest ligger marker og skove og ikke en motorvej.

2. Natur og rekreative interesser

Den vestlige linjeføring for motorvejen over Egholm gennemskærer på en meget lang strækning væsentlige naturværdier og områder med store rekreative interesser.

- Østerådalens sydlige del er væsentligt både i forhold til anlæg og senere i forhold til øget støjpåvirkning. Østerådal er et område med stor rekreativ værdi for Aalborgs borgere.
- Hasseris Enge er et område med store landskabs- og naturinteresser, som det har stor værdi at være bosat op imod. 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.
- Egholms rekreative værdier for mange tusinde borgere vil være uerstatteligt med vestlig linjeføring henover øen. Eksisterende vandreruter vil være ubrugelige pga. støj og en motorvej der splitter øen og ruterne.
- Egholm er samtidig levested for flere beskyttede dyrearter. Arter som er beskyttet af EU's Habitatdirektiv. En motorvej over Egholm strider mod dette direktiv.
- På Nørresundby-siden ødelægges de rekreative værdier i Lindholm Fjordpark – herunder "Verdens Ende".

3. 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.

Jeg tilslutter mig ligeledes den argumentation som Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har fremført i sit høringssvar.

Med venlig hilsen

Christian Hjulmand

Anneberghøj 2, 9000 Aalborg

Mob. 24 82 78 44, christian@hjulmand.net

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sidsel Kidmose Jensen (sidsel.kidmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 09-01-2024 20:37

Hej,

Jeg skriver angående den planlagte motorvej over Egholm, da jeg stiller mig meget skeptisk over for projektet. Som beboer i Aalborg Vestby nyder jeg lange ture langs Limfjorden i Aalborgs vestlige del, der ligger en 5 minutters sejltur fra Egholm. Og jeg er ikke den eneste, hvilket jeg dagligt bliver mindet om på mine ture. Fjorden og den sparsomme natur, der kan være i større byer, bruges som åndehul i en travl hverdag med 120 km/t - men hvor skal man finde roen, når omgivelserne kommer til at afspejle hverdagens hastighed? I hvert fald ikke længere i Aalborg Vestby med en motorvej i baghaven.

I tilfælde af at motorvejen for alvor bliver en realitet, har jeg tænkt mig at flytte fra dette område for at søge steder hen, hvor roen kan indfinde sig.

Egholm er ligeså en uforstyrret plet, hvor forskellige arter kan brede sig til gavn for turister, beboere m.fl. - men først og fremmest til gavn for naturen selv, der har brug for at vi mennesker tager højde for den biodiversitetskrise, som vi står overfor.

Jeg håber, at min stemme bliver hørt.

Bedste hilsner
Sidsel Kidmose Jensen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Dyrbye Chortsen (lasse_chortsen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 20:34

Til rette vedkommende

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.

Endvidere skal det nævnes at det er forkasteligt, at man ligger motorvejen, således der er motorvej hele vejen omkring Aalborg. En motorvej der naturligvis ikke vil aflaste trafikken efter hensigten. En motorvej vest om Aalborg vil gå udenom hele erhvervsområdet i Aalborg øst samt Aalborg Port. Så de 8 mia dette som minimum koster (og ender sikkert med at koste ca det dobbelte - normal kendt, at inden offentlige byggerier overholder budgetterne, for ellers var de aldrig blevet til) vil kunne bruges mere fornuftigt andetsteds.

Venlig hilsen Lasse Chortsen

Egeparken 8, 9, 2

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:32

**Hvorfor søger Vejdirektoratet kun opdatering af VVM-redegørelsen på én forbindelse, da der jo er flere alternative muligheder?
Er det lovligt....? Det er i hvert fald "tovligt"!**

Der mangler undersøgelse af alternativer til Egholmforbindelsen, bl.a. set i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.

Der findes andre, bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, og således undgå chancespil på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.

Hvilken hjemmel er anvendt til kun at opdatere Egholmforbindelsen?

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:30

• En Egholmforbindelse koster (mindst) 7,8 milliarder kroner!
Det er 800 millioner kroner mere end der blev udmeldt 2021!

-
• Et ekstra rør ved tunellen koster (meget mindre)....
- men vi ved ikke helt hvor meget, for det er...
(ganske uhørt) ikke undersøgt i VVM-redegørelsen!

Den samfundsmæssige 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.

Aalborgs borgere skal via skatten betale 600 millioner kroner.

Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et evt. stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. E45 og Limfjordstunellen er statens opgave, så hvorfor skal borgerne i Aalborg så punge ud til en Egholmsforbindelse?

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: sigurd.agersnap@ft.dk (sigurd.agersnap@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), Kirsten Normann Andersen (kirsten.normann.andersen@ft.dk), lisbeth.bech-nielsen@ft.dk (lisbeth.bech-nielsen@ft.dk), Anne Valentina Berthelsen (anne.berthelsen@ft.dk), Marianne Bigum (marianne.bigum@ft.dk), Astrid Carøe (astrid.carøe@ft.dk), Karina Lorentzen Dehnhardt (karina.dehnhardt@ft.dk), sfsekr@ft.dk (sfsekr@ft.dk), Karsten Hønge (Karsten.honge@ft.dk), Sofie Lippert (sofie.lippert@ft.dk), Jacob Mark (jacob.mark@ft.dk), Signe Munk (signe.munk@ft.dk), Charlotte Broman Mølbæk (charlotte.broman@ft.dk), mads.olsen@ft.dk (mads.olsen@ft.dk), Carl Valentin (Carl.Valentin@ft.dk), mike.fonseca@ft.dk (mike.fonseca@ft.dk), Lars Boje Mathiesen (lars.mathiesen@ft.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), jon.stephensen@ft.dk (jon.stephensen@ft.dk), Hans Andersen (hans.andersen@ft.dk), Heidi Bank (heidi.bank@ft.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), Erling Bonnesen (erling.bonnesen@ft.dk), min@km.dk (min@km.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Louise Schack Elholm (louise.elholm@ft.dk), Mads Fuglede (mads.fuglede@ft.dk), Folketingets formand (postformand@ft.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Michael Aastrup Jensen (michael.aastrup@ft.dk), min@fvm.dk (min@fvm.dk), Peter Juel-Jensen (Peter.Juel-Jensen@ft.dk), Jan E. Jørgensen (jan.e@ft.dk), Lars Christian Lilleholt (lars.lilleholt@ft.dk), Sundheds- og Ældreministeriet - Hovedpostkasse (sum@sum.dk), Anni Matthiesen (anni.matthiesen@ft.dk), Christoffer Aagaard Melson (christoffer.melson@ft.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), Forsvarsministeriet - Hovedpostkasse (fmn@fmn.dk), Hans Christian Schmidt (hans.schmidt@ft.dk), Linea Søgaard-Lidell (linea@ft.dk), Kim Valentin (kim.valentin@ft.dk)

Fra: Jes Hedegaard Bælum (1082jes@gmail.com)

Titel: Stem nej til Vejloven om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm! Stem nej til en ødelæggende motorvej over Egholm...!! Stem nej til død og ødelæggelse...!!

Sendt: 09-01-2024 20:27

Kære medlemmer af Folketinget.

Drop den tåbelige og modbydelige idé det er at bygge en over 20 km. lang motorvej vest om Aalborg.

Stem nej til Vejloven, for Danmarks og dets borgerens skyld!

En 3. Limfjordsforbindelse skal ikke være ensbetydende med en motorvej over Egholm.
Der findes alternativer! Hvorfor ikke kigge nærmere på dem, før det er for sent..??

Nej til sundhedsskadelig støj, der fragtes med vestenvinden ind over byen! 11 meter høj påtænkes den at blive - uden støjværn, hvor det ville være aller mest nødvendigt...!!
85% af tiden har vi Vestenvind heroppe - og støj fragtes nemt med vinden, og nærmest uhindret over Fjorden ind til og over byen.

Bevar vores drikkevandsdeponier, som forsyner 1/3 af Aalborgs borger og erhverv med det reneste drikkevand. Disse vil gå tabt i anlægsfasen, ifølge Vejdirektoratet i MKR (tidligere kendt som VVM) Ugenopretteligt forurennet, beskriver de det som.

Bevar vores skønne naturområder med adskillige bilag IV arter, som de ynglende Oddere (huler med unger lige i den påtænkte linjeføring), 10 arter Flagermus, Strandtudser, muligvis Løvfrøer (som de ikke gad lede efter, men før er dokumenteret), Lysbugede Knortegæs's vitale habitat og utallige andre dyrearters områder! Det natur og de habitater kan ikke erstattes!
(Bilag IV arter er den højest beskyttede klassificering en art kan få - kun EU kan dispensere fra at forstyrre deres habitater og yngleområder - Vejdirektoratet foreslår at slippe hunde løs, for at skræmme odderene væk...!! - hvad tænker de dog på..??)

Nej til at grave op i asbestdeponierne, som ligger lige i linjeføringen, som eksperter advarer mod vil forurene Limfjorden og som vil betyde partikler af asbest ud over byen. Nok er døde i Aalborg og omegn af Asbest...!! Dette er ikke belyst nok i Vejdirektoratets MKR, da deres målinger ikke har (belejligt nok) søgt helt små/fine partikler på havbunden. Og iøvrigt ikke der hvor der skal graves i Asbesten.
Dette er mange eksperter enige om, bla. professorer ved Aalborg Universitet.

Nej til at bruge så mange milliarder af Statens kroner, når en Egholmforbindelse er så lidt Samfundsøkonomisk rentabel.

Få regnet på den alternative løsning, en udvidelse af nuværende forbindelse med et 3. rør ved nuværende Tuneller, samt bedre forhold omkring - her spares ca. 3 milliarder kroner og der opnås en meget større Samfundsøkonomisk gevinst, ifølge mange eksperter, bla. professorer ved Aalborg Universitet. Desuden spares Aalborg Kommune for medfinansiering på 600 millioner kroner! Det er aldrig sket før, at en Kommune har medfinansieret en motorvej.

Men uden en medfinansiering, ville den ikke være Samfundsøkonomisk rentabel, og i ville ikke skulle tage stilling til at stemme om den i Vejloven.

Der er desuden ikke regnet på, hvad merudgiften bliver, når der går op for Staten, at der er så meget Asbest som der er.

Det er en offentlig kendt hemmelighed her i Aalborg, at vognmændene bare dumpede det, hvor man ligger op til at Egholmforbindelsen skal ligge.

Det bliver en kæmpe udgift, og kan ikke gøres uden at sprede Asbesten ukontrolleret ud i og over Aalborg. Alle eksperter advarer mod at begynde at grave i det!

Drop den idé det er at bygge en motorvej over Egholm!

Den medfører kun død og ødelæggelse, og at den skulle være i samfundets interesse er direkte løgn!

Den er ikke nævneværdig Samfundsøkonomisk rentabel, og flertallet er imod den løsning, ifølge flere uafhængige undersøgelser.

Alle eksperter samt Vejdirektoratet peger alle på at trafikken i fremtiden på den øges i østlige og nuværende forbindelse. En Vestlig forbindelse aflaster kun max 17% på den Østlige forbindelse (Tunellen) og kun i få år, ifølge Vejdirektoratet.

De vurderer at trafikken vil stige markant mere i og omkring den Østlige forbindelse. Her udvides byen, Havnen i Aalborg, Siemens udvider og Supersygehuset bygges også her.

At Dansk Industri støtter op om en Vestlig forbindelse er mig en gåde, da de er de samme der klager over trængsel i og ved den Østlige forbindelse.

Hvis du har læst Vejdirektoratets beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten (MKR) af projektets konsekvenser for drikkevand, klima, arter, øgede sundhedsproblemer m.v. og stadig mener at en 3. Limfjordsforbindelse bør gå over Egholm, så burde du kigge dig dybt i spejlet!

Jeg håber at du vil gøre det eneste rigtige for Danmark og borgerne i Aalborg, og stemme imod den motorvej over Egholm, der kun medfører død og ødelæggelse.

- Jes Hedegaard Bælum

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), helene.brydensholt@ft.dk (helene.brydensholt@ft.dk), sascha.faxe@ft.dk (sascha.faxe@ft.dk), Torsten Gejl (torsten.gejl@ft.dk), Christina Olumeko (christina.olumeko@ft.dk), Franciska Rosenkilde (franciska.rosenkilde@ft.dk), Karina Adsbøl (karina.adsbol@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), Jens Henrik Thulesen Dahl (Jens.Henrik.Thulesen.Dahl@ft.dk), soren.espersen@ft.dk (soren.espersen@ft.dk), Dennis Flydtkjær (dennis.flydtkjaer@ft.dk), Marlene Harpsøe (Marlene.Harpsoe@ft.dk), Susie Jessen (susie.jessen@ft.dk), Betina Kastbjerg (betina.kastbjerg@ft.dk), charlotte.munch@ft.dk (charlotte.munch@ft.dk), Kenneth Fredslund Petersen (kenneth.petersen@ft.dk), Hans Kristian Skibby (hans.skibby@ft.dk), Charlotte H. Larsen (charlotte.larsen@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), morten.revsbeck@ft.dk (morten.revsbeck@ft.dk), Alex Ahrendtsen (Alex.Ahrendtsen@ft.dk), Mikkel Bjørn (mikkel.bjorn@ft.dk), Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk (Pia.Kjaersgaard.Sekretaer@ft.dk), Peter Kofod (peter.kofod@ft.dk), Morten Messerschmidt (morten.messerschmidt@ft.dk), Mette Thiesen (mette.thiesen@ft.dk), Nick Zimmermann (nick.zimmermann@ft.dk), Mette Abildgaard (mette.abildgaard@ft.dk), lise.bertelsen@ft.dk (lise.bertelsen@ft.dk), Helle Bonnesen (helle.bonnesen@ft.dk), Niels Flemming Hansen (niels.hansen@ft.dk), Rasmus Jarlov (Rasmus.jarlov@ft.dk), Brigitte Klitskov Jerkel (brigitte.Jerkel@ft.dk), Mona Juul (mona.juul@ft.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), Mai Mercado (mai.mercado@ft.dk), soren.pape.poulsen@ft.dk (soren.pape.poulsen@ft.dk), Merete Scheelsbeck (merete.scheelsbeck@ft.dk), Pelle Dragsted (pelle.dragsted@ft.dk), Jette Gottlieb (jette.gottlieb@ft.dk), runa.hansen@ft.dk (runa.hansen@ft.dk), anne.hegelund@ft.dk (anne.hegelund@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Rosa Lund (rosa.lund@ft.dk), Trine Mach (trine.mach@ft.dk), Søren Egge Rasmussen (soren.egge.rasmussen@ft.dk), Søren Søndergaard (soren.sondergaard@ft.dk), Victoria Velasquez (victoria.velasquez@ft.dk), aaja.chemnitz@ft.dk (aaja.chemnitz@ft.dk), Sjúður Skaale (sjurdur.skaale@ft.dk), helena.andresen@ft.dk (helena.andresen@ft.dk), Carsten Bach (carsten.bach@ft.dk), lars-christian.brask@ft.dk (lars-christian.brask@ft.dk), louise.brown@ft.dk (louise.brown@ft.dk), Henrik Dahl (henrik.dahl@ft.dk), katrine.daugaard@ft.dk (katrine.daugaard@ft.dk), Steffen Frølund (steffen.froelund@ft.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Steffen Larsen (steffen.larsen@ft.dk), Jens Meilvang (jens.meilvang@ft.dk), Ole Birk Olesen (ole.birk@ft.dk), Alexander Ryle (alexander.ryle@ft.dk), sandra.skalgvig@ft.dk (sandra.skalgvig@ft.dk), Alex Vanopslagh (alex.vanopslagh@ft.dk), jan.carlsen@ft.dk (jan.carlsen@ft.dk), tobias.elmstroem@ft.dk (tobias.elmstroem@ft.dk), Marianne Jelled (min@kum.dk), rosa.eriksen@ft.dk (rosa.eriksen@ft.dk), henrik.frandsen@ft.dk (henrik.frandsen@ft.dk), nanna.gotfredsen@ft.dk (nanna.gotfredsen@ft.dk), charlotte.bagge@ft.dk (charlotte.bagge@ft.dk), Peter Have (peter.have@ft.dk), aeldremin@sm.dk (aeldremin@sm.dk), Karen Liltorp (karin.liltorp@ft.dk), rasmus.lund-nielsen@ft.dk (rasmus.lund-nielsen@ft.dk), udenrigsministeren@um.dk (udenrigsministeren@um.dk), mohammad.rona@ft.dk (mohammad.rona@ft.dk), monika.rubin@ft.dk (monika.rubin@ft.dk), jeppe.soe@ft.dk (jeppe.soe@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), Peter Seier Christensen (peter.christensen@ft.dk), Pernille Vermund (pernille.vermund@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), martin.lidegaard@ft.dk (martin.lidegaard@ft.dk), Stinus Lindgreen (stinus.lindgreen@ft.dk), Samira Nawa (samira.nawa@ft.dk), Katrine Robsøe (katrine.robsoe@ft.dk), Lotte Rod (lotte.rod@ft.dk), Zenia Stampe (zenia.stampe@ft.dk), Aki-Matilda Høegh-Dam (akimatilda@ft.dk), Ida Auken (ida.auken@ft.dk), UIM Hovedpostkasse (uim@uim.dk), Trine Bramsen (trine.bramsen@ft.dk), Bjoern Brandenburg (bjoern.brandenburg@ft.dk), SKM (min@skm.dk), Ledelsessekretariatet - EM (ledssek@em.dk), sara.baaring@ft.dk (sara.baaring@ft.dk), maria.durhuus@ft.dk (maria.durhuus@ft.dk), Benny Engelbrecht (Benny.Engelbrecht@ft.dk), Camilla Fabricius (camilla.fabricius@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), Miljøministeren - MIM (miljoeministeren@mim.dk), Justitsministeriet - Hovedpostkasse (jm@jm.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), fie.haekkerup@ft.dk (fie.haekkerup@ft.dk), Leif Lahn Jensen (leif.jensen@ft.dk), Mogens Jensen (mogens.jensen@ft.dk), Thomas Jensen (thomas.jensen@ft.dk), thomas.skriver@ft.dk (thomas.skriver@ft.dk), UGKministeren@um.dk (UGKministeren@um.dk), Jens Joel (jens.joel@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Astrid Krag (astrid.krag@ft.dk), Anders Kronborg (anders.kronborg@ft.dk), Rasmus Langhoff (rasmus.langhoff@ft.dk), Malte Larsen (Malte.Larsen@ft.dk), Tanja Larsson (tanja.larsson@ft.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), Annette Lind (annette.lind@ft.dk), Christian Rabjerg Madsen (Christian.Rabjerg.Madsen@ft.dk), thomas.monberg@ft.dk (thomas.monberg@ft.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Henrik Møller (henrik.moller@ft.dk), Anne Paulin (Anne.Paulin@ft.dk), Jesper Petersen (jesper.petersen@ft.dk), matilde.powers@ft.dk (matilde.powers@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Mette Reissmann (mette.reissmann@ft.dk), sbmin@sm.dk (sbmin@sm.dk), Kasper Roug (kasper.roug@ft.dk), kris.skriver@ft.dk (kris.skriver@ft.dk), Rasmus Stoklund (rasmus.stoklund@ft.dk), Ministersek. UVM (minister@uvm.dk), kim.aas@ft.dk (kim.aas@ft.dk), gunvor.wibroe@ft.dk (gunvor.wibroe@ft.dk), Lea Wermelin (lea.wermelin@ft.dk), FM - Minister (minister@fm.dk), Birgitte Vind (birgitte.vind@ft.dk), frederik.vad@ft.dk (frederik.vad@ft.dk)

Fra: Jes Hedegaard Bælum (1082jes@gmail.com)

Titel: Stem nej til Vejloven om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm! Stem nej til en ødelæggende motorvej over Egholm...!! Stem nej til død og ødelæggelse..!!

Sendt: 09-01-2024 20:05

Kære medlemmer af Folketinget.

Drop den tåbelige og modbydelige idé det er at bygge en over 20 km. lang motorvej vest om Aalborg.

Stem nej til Vejloven, for Danmarks og dets borgerens skyld!

En 3. Limfjordsforbindelse skal ikke være ensbetydende med en motorvej over Egholm.
Der findes alternativer! Hvorfor ikke kigge nærmere på dem, før det er for sent..??

Nej til sundhedsskadelig støj, der fragtes med vestenvinden ind over byen! 11 meter høj påtænktes den at blive - uden støjværn, hvor det ville være aller mest nødvendigt...!!
85% af tiden har vi Vestenvind heroppe - og støj fragtes nemt med vinden, og nærmest uhindret over Fjorden ind til og over byen.

Bevar vores drikkevandsdeponier, som forsyner 1/3 af Aalborgs borger og erhverv med det reneste drikkevand. Disse vil gå tabt i anlægsfasen, ifølge Vejdirektoratet i MKR (tidligere kendt som VVM) Ugenopretteligt forurennet, beskriver de det som.

Bevar vores skønne naturområder med adskillige bilag IV arter, som de ynglende Oddere (huler med unger lige i den påtænkte linjeføring), 10 arter Flagermus, Strandtudser, muligvis Løvfrøer (som de ikke gad lede efter, men før er dokumenteret), Lysbugede Knortegæs's vitale habitat og utallige andre dyrearters områder!
Det natur og de habitater kan ikke erstattes!
(Bilag IV arter er den højest beskyttede klassificering en art kan få - kun EU kan dispenser fra at forstyrre deres habitater og yngleområder - Vejdirektoratet foreslår at slippe hunde løs, for at skræmme odderene væk...!! - hvad tænker de dog på..??)

Nej til at grave op i asbestdeponierne, som ligger lige i linjeføringen, som eksperter advarer mod vil forurene Limfjorden og som vil betyde partikler af asbest ud over byen. Nok er døde i Aalborg og omegn af Asbest...!!
Dette er ikke belyst nok i Vejdirektoratets MKR, da deres målinger ikke har (belejlighedsvis nok) søgt helt små/fine partikler på havbunden. Og iøvrigt ikke der hvor der skal graves i Asbesten.
Dette er mange eksperter enige om, bla. professorer ved Aalborg Universitet.

Nej til at bruge så mange milliarder af Statens kroner, når en Egholmforbindelse er så lidt Samfundsøkonomisk rentabel.
Få regnet på den alternative løsning, en udvidelse af nuværende forbindelse med et 3. rør ved nuværende Tuneller, samt bedre forhold omkring - her spares ca. 3 milliarder kroner og der opnås en meget større Samfundsøkonomisk gevinst, ifølge mange eksperter, bla. professorer ved Aalborg Universitet.
Desuden spares Aalborg Kommune for medfinansiering på 600 millioner kroner! Det er aldrig sket før, at en Kommune har medfinansieret en motorvej.
Men uden en medfinansiering, ville den ikke være Samfundsøkonomisk rentabel, og i ville ikke skulle tage stilling til at stemme om den i Vejloven.
Der er desuden ikke regnet på, hvad merudgiften bliver, når der går op for Staten, at der er så meget Asbest som der er.
Det er en offentlig kendt hemmelighed her i Aalborg, at vognmændene bare dumpede det, hvor man ligger op til at Egholmforbindelsen skal ligge.
Det bliver en kæmpe udgift, og kan ikke gøres uden at sprede Asbesten ukontrolleret ud i og over Aalborg.
Alle eksperter advarer mod at begynde at grave i det!

Drop den idé det er at bygge en motorvej over Egholm!
Den medfører kun død og ødelæggelse, og at den skulle være i samfundets interesse er direkte løgn!
Den er ikke nævneværdig Samfundsøkonomisk rentabel, og flertallet er imod den løsning, ifølge flere uafhængige undersøgelser.

Alle eksperter samt Vejdirektoratet peger alle på at trafikken i fremtiden på den øges i østlige og nuværende forbindelse. En Vestlig forbindelse aflaster kun max 17% på den Østlige forbindelse (Tunellen) og kun i få år,

ifølge Vejdirektoratet.

De vurderer at trafikken vil stige markant mere i og omkring den Østlige forbindelse. Her udvides byen, Havnen i Aalborg, Siemens udvider og Supersygehuset bygges også her.

At Dansk Industri støtter op om en Vestlig forbindelse er mig en gåde, da de er de samme der klager over trængsel i og ved den Østlige forbindelse.

Hvis du har læst Vejdirektoratets beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten (MKR) af projektets konsekvenser for drikkevand, klima, arter, øgede sundhedsproblemer m.v. og stadig mener at en 3. Limfjordsforbindelse bør gå over Egholm, så burde du kigge dig dybt i spejlet!

Jeg håber at du vil gøre det eneste rigtige for Danmark og borgerne i Aalborg, og stemme imod den motorvej over Egholm, der kun medfører død og ødelæggelse.

- Jes Hedegaard Bælum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:03

**Hvorfor søger Vejdirektoratet kun opdatering af VVM-redegørelsen på én forbindelse, da der jo er flere alternative muligheder.
Er det lovligt....? Det er i hvert fald "tovligt"!**

Der mangler undersøgelse af alternativer til Egholmforbindelsen, bl.a. set i lyset af nærheden til Natura 2000-området og fuglebeskyttelsesområdet.

Der findes andre, bedre og billigere alternativer, der bør undersøges, og således undgå chancespil på bekostning af sårbare bestande af beskyttede dyrearter.

Hvilken hjemmel er anvendt til kun at opdatere Egholmforbindelsen?

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans Nielsen (hik.99@outlook.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej gennem Aalborg og Egholm
Sendt: 09-01-2024 20:02

Indsigelse mod etablering af en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.

Som borger i Aalborg kommune er jeg stærkt modstander mod forslaget om en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.

Det strider fuldstændig mod klimapolitik, grøn omstilling og at passe på livs truede dyrearter.

For ikke at tale om dårlig livskvalitet for de mennesker der bliver ramt af støjgener, både under arbejdet og når motorvejen ville viære der.

Beslutningen er taget på et helt forkert grundlag, uden hensyn til mennesker, natur og dyr.

Den daværende transportminister, som nu ikke længere fungerer som sådan, vores afgåede borgmester Thomas Kastrup Larsen, har ikke givet andre alternativer en chance. Tvært imod har vores afgåede borgmester, stiftet Aalborg Alliancen, hvis medlemmer støttede op om beslutningen, ved at opnå fordele når de manglede arbejdskraft til deres firma. Dette er der sat spørgsmålstegn ved, om overhovedet er lovligt rent forvaltningsmæssigt, da der her er tale om at fordele nogen fremfor andre. Sagen ligger i Ankestyrelsen, stadig ikke nogen afklaring, nu snart efter to år!

Odderen er i fare for at uddø, og den trives og lever på Egholm. Her har man så fundet ud af at skræmme den væk med hundelugte a la hundelorte. Dette vil helt sikkert ende i EU, da

Odderen er et fredet dyr. Foruden andre unikke dyr, ...

Uroen breder sig også omkring asbest forureningen, der ses tydeligt, vi har grelle eksempler her i Aalborg om mennesker der får lunghindekræft af at have fjernet asbest. Det kan man da ikke være overhørig!

Vi ved også at støj fra trafik påvirker os mennesker, i meget negativ retning, dette vil få konsekvenser for rigtig mange mennesker i Aalborg, både under arbejdet med og når/hvis motorvejen kommer. Vi er ikke Nordens Paris, som vores afgående borgmester yndede at kalde Aalborg, men bare vores skønne Aalborg, hvor vi gerne vil bevare unik natur og dyr, til glæde for vores indbyggere..

Desuden foregår udbygningen af Aalborg meget i Øst, Super sygehus, universitet, Gigantium, nye bydele.. så det skriger til himlen at man så vil anlægge en motorvej i vest!

Der er så meget der stritter mod at få en motorvej gennem Aalborg og over grønne arealer at dette må give anledning til at finde alternativer!

Ingelis Nielsen

Granlien 49 , 2tv

9000 Aalborg

Tlf. 30227129

Jeg vil gerne bede om en kvittering for modtagelse af indsigelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:00

**• En Egholmforbindelse koster (mindst) 7,8 milliarder kroner!
Det er 800 millioner kroner mere end der blev udmeldt 2021!**

**• Et ekstra rør ved tunellen koster (meget mindre)....,
- men vi ved ikke helt hvor meget, for det er...(ganske uhørt)
ikke undersøgt i VVM-redegørelsen!**

Den samfundsmæssige 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.

Aalborgs borgere skal via skatten betale 600 millioner kroner.

Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et evt. stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. E45 og Limfjordstunellen er statens opgave, så hvorfor skal borgerne i Aalborg så punge ud til en Egholmsforbindelse?

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hans Nielsen (hik.99@outlook.dk)
Titel: Fwd: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej gennem Aalborg og Egholm
Sendt: 09-01-2024 19:59

Fra Ingelis Nielsen

Dato: 9. Januar

Til:

Emne: Vs: Indsigelse mod etablering af eventuel motorvej

Indsigelse mod etablering af en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.

Som borger i Aalborg kommune er jeg stærkt modstander mod forslaget om en motorvej gennem Aalborg og over Egholm.

Det strider fuldstændig mod klimapolitik, grøn omstilling og at passe på livs truede dyrearter. For ikke at tale om dårlig livskvalitet for de mennesker der bliver ramt af støjgener, både under arbejdet og når motorvejen ville være der.

Beslutningen er taget på et helt forkert grundlag, uden hensyn til mennesker, natur og dyr. Den daværende transportminister, som nu ikke længere fungerer som sådan, vores afgående borgmester Thomas Kastrup Larsen, har ikke givet andre alternativer en chance. Tvært imod har vores afgående borgmester, stiftet Aalborg Alliancen, hvis medlemmer støttede op om beslutningen, ved at opnå fordele når de manglede arbejdskraft til deres firma. Dette er der sat spørgsmålstegn ved, om overhovedet er lovligt rent forvaltningsmæssigt, da der her er tale om at forfordele nogen fremfor andre. Sagen ligger i Ankestyrelsen, stadig ikke nogen afklaring, nu snart efter to år!

Odderen er i fare for at uddø, og den trives og lever på Egholm. Her har man så fundet ud af at skræmme den væk med hundelugte a la hundelorte. Dette vil helt sikkert ende i EU, da Odderen er et fredet dyr. Foruden andre unikke dyr, ...

Uroen breder sig også omkring asbest forureningen, der ses tydeligt, vi har grelle eksempler her i Aalborg om mennesker der får lunghindekræft af at have fjernet asbest. Det kan man da ikke være overhørig!

Vi ved også at støj fra trafik påvirker os mennesker, i meget negativ retning, dette vil få konsekvenser for rigtig mange mennesker i Aalborg, både under arbejdet med og når/hvis motorvejen kommer. Vi er ikke Nordens Paris, som vores afgående borgmester yndede at kalde Aalborg, men bare vores skønne Aalborg, hvor vi gerne vil bevare unik natur og dyr, til glæde for vores indbyggere..

Desuden foregår udbygningen af Aalborg meget i Øst, Super sygehus, universitet, Gigantium, nye bydele.. så det skrider til himlen at man så vil anlægge en motorvej i vest!

Der er så meget der stritter mod at få en motorvej gennem Aalborg og over grønne arealer at dette må give anledning til at finde alternativer!

Gurli Jensen

Flintevej 5A

9000 Aalborg

Tlf. 61305381

Jeg vil gerne have en kvittering på at dette er modtaget

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henrik Grønning (henrikgrnning@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 19:37
Bilag: Høringssvar vedr. forslag om 3 Limfjordsforbindelse over Egholm.pdf;

Vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

Henrik Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

Til Vejdirektoratet og Trafikministeriet.

9-1-24

Høringssvar angående forslag om 3 Limfjordsforbindelse specielt med fokus på de miljømæssige konsekvenser.

Som borger i Nørresundby gennem en lang årrække er jeg dybt rystet over den mangel på ansvarlighed der udvises fra politisk hold på både landsplan og på lokalplan dels over de miljømæssige konsekvenser, dels omhandlende den manglende ansvarlighed overfor vores alle sammens skattekroner.

Det er en stor fejl at man ikke beregner den øgede sygelighed ved sådan et projekt. I form af kræft og hjertekar sygdomme. Der tænkes specifikt på når man åbner kæmpestore asbest depoter samt de støjgener som opstår ved en vestlig forbindelse. Disse faktorer bør indgå ved beregning af den samfundsmæssige værdi, som i forvejen må siges at være ikke eksisterende.

Med hensyn til støj er det almindelig kendt, at støj har en alvorlig påvirkning på menneskers helbred. På trods af den viden har Vejdirektoratet anvendt værdier, der ligger langt over EU's grænseværdier i VVM redegørelsen.

Aalborg/Nørresundby er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Uden at gå i detaljer virker det besynderligt at undlade støjafskærmning på hele nordsiden af fjorden.

I forslaget viser det sig at vejen skal gå direkte igennem et beskyttet drikkevandsområde i Drastrup. Det samme område blev beplantet i 1980'erne netop for at beskytte drikkevandet i området, som leverer vand til 1/3del af Aalborgs borgere. Det virker ganske enkelt ikke gennemtænkt, hvor skal drikkevandet komme fra fremover.

Endnu værre bliver det at forslaget indeholder åbning af to kæmpestore asbestdepoter og en tidligere losseplads med risikoaffald

Der findes masser af mennesker i Aalborg og Nørresundby, som kender til depoternes eksistens og alvorlige sundhedsrisiko. Der er billedmateriale samt arkivmateriale, som dokumenterer eksistensen og ikke mindst alvoren.

Når så masser af mennesker i Aalborg og Nørresundby har haft skaderne efter asbesten på ubehageligt nært hold i form af en lang, lang række dødsfald relateret til asbest, virker det ganske enkelt **respektløst** overfor så mange borgere bare at overveje at åbne depoterne.

I spidsen for det hele står oven i købet en statsminister som bryster sig af at have lokalkendskab og have nærtstående som blev ramt af asbestens uhyggelige skadevirkninger

Det virker uforståeligt og uansvarligt.

Egholm er en del af et Natura 2000 område. Det betyder, at der skal være betydelig samfundsmæssig nødvendighed for at placere for forbindelsen netop der og få placeringen godkendt i EU. Den godkendelse er ikke til stede.

Der er **INTET** som viser, at det er en samfundsmæssig nødvendighed at placere forbindelsen netop over Egholm. Forbindelsens samfundsmæssige forrentning er i forvejen meget lav, nærmest lig nu. Politikerne

har netop fjernet Vejle trafikløsningen med baggrund i den meget lave forrentning. Hvad får vi for pengene/skattekronerne – intet. Nogle forskere beregner faktisk at forrentningen går i minus.

Skal politikerne ikke afvente Ankestyrelsens afgørelse vedrørende tidligere borgmester Thomas Kastrup Larsens såkaldte Aalborg Alliance og hans omgåelse af kommunal fuldmagten?

600 millioner som han mente kommunen kan bidrage med til et statsligt vejprojekt. Det svarer dags dato til 1200 årsværk indenfor velfærdsområdet. Penge som kommunen i den grad mangler i dag.

Hele CO2 regnskabet i anlægsfasen harmonerer dårligt med grøn omstilling, og hvad med råstofferne til byggeriet?

Vi kan kun håbe at folketinget besinder sig, lytter til borgerne i kommunen og de forskere som sidder med vigtig viden omkring løsningen af den 3.Limfjordsforbindelse og får igangsat nogle grundige undersøgelser af de alternative løsninger, som er bedre og billigere for os alle.

Med venlig hilsen

Henrik Grønning

Sydvestvej 4

9400 Nørresundby

Mail: henrikgrnning@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Birchholdt (mette.birchholdt@yahoo.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 19:35

Som et led i infrastrukturforliget fra 2021 blev det besluttet at gennemføre en tredje limfjordsforbindelse i form af en motorvej, som skal gå over den lille ø Egholm.

Denne forbindelse mener jeg ikke skal gennemføres. Dels vil linjeføringen ødelægge enestående natur, bl.a. levestedet for oddere på stedet, dels er tiden løbet fra stor infrastrukturprojekter nu, hvor vi er klar over, at vores CO2-udledninger SKAL ned, hvis vi skal undgå at forværre den klimakatastrofe, vi allerede står i. Anlægget af den tredje limfjordsforbindelse vil betyde en voldsom brug af fossile brændstoffer, og erfaringen viser, at flere motorveje vil betyde flere biler på vejene. Selv om vi fremover skulle komme til at køre i el-biler, vil disse ikke være CO2-neutrale, idet vi også i årene fremover vil være afhængige af fossile brændstoffer til fremstilling af elektricitet. Endvidere er fremstilling af el-biler særdeles ressource- og energikrævende og indebærer udvinding af sjældne råstoffer i miner, som medfører uoprettelige skader på miljøet og ofte ødelægger minearbejdernes helbred.

Danmark er et land med en meget lav biodiversitet. Vi har ikke meget såkaldt uberørt natur (vi er bundskraber i Europa). Derfor skal vi passe på den smule natur af god kvalitet, som vi fx har på Egholm og andre steder på den tredje limfjordsforbindelses linjeføring.

Ud over de store tab af naturrigdomme må der sættes spørgsmålstegn ved økonomien i en trafikløsning med motorvej over Egholm. En alternativ løsning med en anden udbygning af kapaciteten over eller under Linfjorden kan meget vel blive både bedre og billigere.

Venlig hilsen
Mette Birchholdt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: A Weis (anjawejs@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 19:02
Bilag: Høringssvar_Limfjordsforbindelsen_AnjaWejs.pdf;

Kære Anders Petersen og rette vedkommende i Transportministeriet,

Vedhæftet er høringssvar vedr. anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse. I det vedhæftede er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Vil du venligst kvittere for modtagelsen?

Mvh.

Borger, Anja Wejs

Tjørnevænget 12

9400 Nørresundby

Høringssvar
Den Tredje Limfjordsforbindelse
Anlægslov og Miljøkonsekvensvurdering (MKV)

Anja Wejs
Tjørnevænget 12
9400 Nørresundby

Att.

Vejdirektoratet og Transportministeriet

HØRINGSSVAR

I det følgende er nedenstående elementer beskrevet og bekymringen over en mulig vedtagelse af en anlægslov i modstrid med EU-retten, for hvilken der af offentligheden vil kunne anlægges en sag om brud på EU-direktiverne ved domstolene, er uddybet.

- Fravigelse Odder
- Supplerende miljøkonsekvensvurdering
- Påvirkning af vandforekomster
- Påvirkning af Natura2000

Fravigelse – Odder

1. Det følger af EU dommen C-463/20 Namur-est at fravigelser fra habitatbeskyttelsen skal foreligge før et projekt sendes i høring. Det dokument der hedder Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d er ikke en fravigelse, men et muligt grundlag for at kunne meddele en fravigelse fra artikel 12, litra d som omfatter levestedbeskyttelsen og retten til at beskadige eller ødelægge yngle eller rasteområdet. Dette er en klar mangel og det bør sikres at tilladelsen til at fravige bestemmelserne er meddel inden der på ny skal gennemføres en høring.
2. Da bortskræmningen af odder i særdeleshed må anses som en forsætlig forstyrrelse jf. artikel 12, litra b – så vil der også skulle meddeles tilladelse til denne aktivitet. Beskyttelsen er i dansk lovgivning implementeret i Naturbeskyttelseslovens §29a og det er Miljøstyrelsen der skal meddele tilladelse til at fravige beskyttelsen. Ifølge litra d er der forbud mod forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer. Denne beskyttelse er således ikke kun begrænset til at gælde i de perioder hvor odderen yngler eller vinterraster, men der er en udvidet pligt til at undgå forstyrrelse i disse perioder, der skal således meddeles tilladelse til at foretage en forsætlig forstyrrelse ved bortskræmning med hunde og dyreløse uanset tidspunktet for bortskræmningen. Denne fravigelse skal også foreligge inden den offentlige høring. Det er således ikke korrekt når det i afsnit 2.3 antages at der ikke sker forsætlig forstyrrelse, da bortskræmning med hunde og lyde i særdeleshed må antages at være en forsætlig forstyrrelse. Da det fremgår af side 36 at det er 80 % der får deres unger i juni-november, så vil der yderligere være en risiko for at forstyrre de resterende 20% i perioden hvor de yngler ligesom forstyrrelsen der kan foretages, indtil udgangen af maj med stor risiko kan støde helt op til den periode hvor ungerne skal fødes i potentielt begyndelsen af juni.
3. Det fremgår af 2.3 at ” Såfremt det bliver nødvendigt med indfangning af individer f.eks. i forbindelse med flytning til nye levesteder, vil Miljøstyrelsen blive ansøgt om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Som nævnt ovenfor så vil der skulle være redegjort for

denne forstyrrelse på afgørelsestidspunktet så offentligheden har tilstrækkelig mulighed for at se den samlede påvirkning på miljøet. Såfremt dette skal være nødvendigt, skal de fornødne tilladelser til at fravige artikel 12 litra, 1a, være meddelt inden den offentlige høring og inden projektet tillades.

4. Der skal være sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne virker, idet der ikke er den tilstrækkelige sikkerhed for at brugen af hunde og lyde reelt har den effekt der ønskes, medfører det at usikkerheden ved effekten af bortskræmningen også skal indgå i fravigelsesbehandlingen ligesom risikoen for individdrab ved den mangelfulde bortskræmning burde have været behandlet ved en fravigelse.
5. Det fremgår af side 34 at: " Inden forlægning af Østerå skal den del af vandløbet, der påvirkes undersøges grundigt for odderhuler. Området forstyrres jævnligt inden gravearbejderne igangsættes for at sikre, at der ikke er oddere i området, hvor der sker anlægsarbejde. Dette gøres jf. principperne i afsnit 5.3.4." og " Brinkerne langs Østerå, som omlægges i den sydlige del af undersøgelseskorridoren, kan potentielt rumme odderhuler, og der indgår derfor afværgeforanstaltninger med eftersøgning af odderhuler og forstyrrelser, efter metoden, der er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger " Her fremgår det for det første tydeligt at der ikke er lavet tilstrækkeligt med undersøgelse inden miljøvurderingen er foretaget idet der står at strækningen først undersøges for odderhuler i forbindelse med at gravearbejderne iværksættes. Hvis der skal graves i odderhuler, vil dette kræve en forudgående fravigelse der skal foreligge inden den offentlige høring og inden der bliver givet tilladelse til projektet/anlægsloven vedtages. Det fremgår også at området skal forstyrres jævnligt inden gravearbejderne – hvilket helt åbenlyst er en forsætlig forstyrrelse der heller ikke er tilladt– der er derudover ikke nærmere angivet hvilken periode denne forstyrrelse skal foretages i. Det er således udskudt til efter vedtagelsen af projektet at vurdere hvorvidt der er tale om et yngle- eller rasteområde hvilket ikke er i overensstemmelse med hverken habitatdirektivet eller VVM-direktivet. Det er således ikke korrekt at " Det vurderes på den baggrund, at odderens yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges ved projektet, og at den økologiske funktionalitet bibeholdes." alene fordi der ikke er foretaget de nødvendige undersøgelser og fordi der ikke er angivet nærmere omkring den periode hvor forstyrrelsen eller ødelæggelsen foretages.
6. Det fremgår at der skal etableres nye grøfter og vandhuller for at sikre den økologiske funktionalitet på Egholm. I henhold til bl.a. afgørelsen fra Baltic Pipe (19/06809 MFKN) så skal der være kendskab til omfanget og placeringen af disse tiltag på det tidspunkt hvor et projekt tillades og disse vil også skulle fremgå af materialet forud for den offentlige høring så der er vished for at A: den økologiske funktionalitet opretholdes i MINDST samme omfang og B: det skal være muligt at forholde sig til hvorledes etableringen af disse kompenserende foranstaltninger påvirker miljøet idet der også er elementer der kan påvirke de eksisterende forhold. Det er således ikke tilstrækkeligt med en skitse og formuleringer som " Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge." er for løse til at der er tilstrækkeligt med viden om hvad der rent faktisk skal ske på arealerne
7. For Lindholm Å er der de samme mangler som anført for Østerå

8. Den kumulative vurdering for påvirkning på Odder skal ikke kun foretages for tilsvarende projekter men for andre påvirkninger generelt der kan påvirke odderen i samme område. Det er således fejlagtigt når det angives at der ikke er andre kumulative påvirkninger idet grundlaget for vurderingen er utilstrækkeligt.

Supplerende Miljøkonsekvensrapport (MKR)

1. Det fremgår af holstebroafgørelsen fra MFKN (21/10121) at data der er over 5 år gamle ikke nødvendigvis er retvisende i forhold til at kunne vurdere en påvirkning og der bemærkes i afgørelsen at kommunen også skal forholde sig til alderen på deres §3 besigtigelser. Det fremgår af 4.1.1 at der ikke er udført supplerende besigtigelser for de områder der er besøgt i 2016. Alderen alene tilsiger at der ikke er et tilstrækkeligt oplyst grundlag til at kunne foretage en vurdering idet en 7-8 års tidsramme langt overstiger den periode hvor naturen vil kunne udvikle sig. Specielt enge og moser samt heder vil kunne udvikle sig markant indenfor 7-8 år.
2. Det er ikke korrekt at driftsfasen ikke vil kunne påvirke naturområder idet NOx gasser er medvirkende til at øge kvælstofpåvirkningen af naturen – både de beskyttede naturtyper og habitatnaturtyperne. Det er således en klar mangel at der ikke er lavet tilstrækkelige vurderinger for påvirkningen i driftsfasen. Særligt for overdrevene (herunder de sure overdrev på udpegningsgrundlaget) er dette problematisk.
3. Både vand og damflagermus kan fouragere på Limfjorden, det er således utilstrækkeligt når påvirkningen på fourageringsområdet Limfjorden ikke vurderes og de ledelinjer som afbrydes der gør at flagermusene flyver fra deres indlandslokaliteter til Limfjorden – herunder specielt for damflagermus der kan flyve over længere distancer.
4. Bilag IV beskyttelsen gælder ikke kun for ”væsentlige habitater for flagermus”, så det er decideret fejlagtigt når det antages at der ikke er en påvirkning fordi der ikke forekommer større skove. De fleste af arterne trives ganske fint i mindre skovpartier eller ældre levende hegn og deres yngle- eller rasteområde er beskyttede uanset størrelse og placering – se bl.a. EU-dom Skydda Skogan (C-473/19 og C-474/19) hvor det fremgår at selv rasteområder for enkelte individer er omfattet af beskyttelsen mod beskadigelse eller ødelæggelse. Selve forudsætningen for vurderingen er derfor helt og aldeles forkert. Det skal af MKR fremgå om der skal fældes flagermusegnede træer og hvis der skal det, så skal disse undersøges individuelt og der skal foretages kompenserende foranstaltninger for disse. Det er ikke muligt på baggrund af det foreliggende materiale at vurdere om der er en risiko for påvirkning af yngle og rasteområder for flagermus. At et område ikke har stor betydning for flagermus, gør ikke at det ikke kan være beskyttet. Selve forudsætningen for vurderingen ses derfor at være mangelfuld. Der er kendskab til op til flere flagermusegnede træer inden for anlægskorridoren, hvorfor dette er ufuldstændigt belyst. Det fremgår af side 76 i den supplerende MKR at ” Ved detailprojektering af projektet skal alle træer, der planlægges fældet, besøgt for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. I forbindelse med detailprojekteringen skal det samtidig sikres, at bygninger, der skal nedrives, ikke indeholder yngle- eller rastekolonier af flagermus. Det kan f.eks. ske ved supplerende feltundersøgelser.” Denne fremgangsmåde er ikke i overensstemmelse med

habitatdirektivet eller VVM-direktivet idet undersøgelsen og vurderingen udskydes til senere i processen. Dette er en klar og væsentlig mangel idet der skal skabes tilsvarende yngle- og rasteområder ved projekter hvor der påvirkes yngle eller rasteområder. Ved at udskyde disse undersøgelser til senere overtrædes forudsætningen for at kunne træffe afgørelsen idet påvirkningen skal vurderes ved førstkomende lejlighed. Derudover er damflagermus tilknyttet til bygninger og damflagermusen er tilknyttet natura2000 områderne med kalkminer. Denne udskydelse vil med meget stor sandsynlighed medføre at EU-domstolen vil ophæve anlægsloven hvis der anlægges en sag og denne skal forelægges præjudicielt for EU-domstolen. Hvis et hus fungerer som yngle- eller rastested skal der laves tilsvarende forbedringer et andet sted i det økologiske netværk som skal være funktionelt på tidspunktet for indgrebet, derfor kan undersøgelser ikke udskydes til nedrivningen skal foretages idet der i MKR skal redegøres for at der er lavet tilstrækkeligt med kompenserende foranstaltninger til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet. Denne problemstilling er særligt relevant ved ejendommen på Teglværksvej hvor det er helt åbenlyst at vurderingen og undersøgelsen er udskudt og at der helt åbenlyst vil ske skade på yngle- eller rasteområde for troid/dværgflagermus.

5. Damflagermusene i Jylland er alle tilknyttet natura2000 områder idet den kendte viden siger at de alle er tilknyttet til kalkgruber. Alle kalkgruber er beliggende i Natura 2000 områder med Damflagermus på udpegningsgrundlaget og disse skal således behandles i habitatvurderingerne. Særligt de steder hvor damflagermusene er registreret skal der laves en vurdering – og hvis der i forbindelse med projektet skal nedrives ejendomme eller bygninger så skal det klart fremgå at disse er besigtiget forud for udarbejdelsen af MKR.
6. I afsnit 4.2.5 fremgår det at et areal ikke er omfattet af §3 beskyttelsen ”da det er et fyldsted for flyveaske, der efterfølgende er afdækket med muldjord og tilsået med græs” Dette er ikke en konklusion der har ophæng i lovgivningen da det er historikken og botanikken der afgør om et areal er beskyttet eller ej. Et tidligere jordopfyld kan sagtens være omfattet af beskyttelsen hvis blot botanikken er til stede og hvis det har henligget uden omlæg i en tilstrækkelig lang periode – 7 år for eng/strandeng. Det er heller ikke korrekt at det kun er beskyttet mod omlægning til landbrugsformål hvis det er beliggende i byzone og byzonen har været gældende før 1992. Strandenge eller andre naturtyper der vokser sig ind i beskyttelsen efter 1992, vil ikke være omfattet af undtagelsen, det er således af afgørende betydning om engene også var enge i 1992 for at undtagelsen skal være gældende. Dette fremgår ikke af MKR!
7. Generelt for de beskyttede naturtyper så er det en fejlagtig konklusion, at en påvirkning er begrænset eller ubetydelig fordi en naturtype enten er i ringe eller dårlig tilstand eller hvis der kun skal inddrages mindre arealer. Det er ikke sådan naturbeskyttelsesloven fungerer. Selv mindre inddragelser vil kræve en dispensation uanset tilstanden på arealet. Hvis der skal meddeles dispensation til et projekt, vil det være en væsentlig påvirkning af det konkrete naturområde. Det har ingen betydning for om der påvirkes meget eller lidt, men om der kræves en dispensation for at kunne gennemføre projektet.
8. Placeringen af erstatningsnatur for de beskyttede naturtyper skal fremgå af MKR. Det skal klart kunne ses hvor denne natur skal ligge idet der er flere forudsætninger der skal være opfyldt, herunder at erstatningsnaturen som udgangspunkt skal ligge i nærheden af den

natur der fjernes. Det ses bl.a. af afgørelsen fra Nordskovvej i Silkeborg (MFKN NMK-510-00991, NMK-503-00173, NMK-501-00249). Der kan også være en påvirkning på miljøet ved anlæggelsen af erstatningsnatur, herunder om der f.eks. skal fældes flagermusegnede træer for at danne ny eng. Der skal ligeledes være tilstrækkelig vished for at naturtyperne kan udvikle sig på det pågældende sted hvor det kan have afgørende betydning hvad næringsindholdet er på en lokalitet i forhold til hvornår der vil kunne indfinde sig f.eks. nye overdrev.

9. Det fremgår af afsnit 4.5.1 at " Ved permanent inddragelse af beskyttet natur, anlægges erstatningsnatur så vidt muligt, så de nye naturområder bliver af samme type, som de områder der ødelægges. Erstatningsarealet anlægges derudover så tæt på det oprindelige naturområde, som det er muligt. Der kan dog være tilfælde, hvor naturtypen erstattes med en anden naturtype eller placeres i større afstand fra det påvirkede areal som følge af naturgivne og landskabelige forhold." Dette er i særdeleshed ikke en anvendelig fremgangsmåde. Der skal for at kommunerne kan meddele §3 dispensation til fjernelsen af §3 natur være redegjort i MKR for placeringen af erstatningsnaturen – denne vurdering af placering kan ikke udskydes til senere idet offentligheden således på tidspunktet af afgørelsen ikke har haft mulighed for at vurdere den samlede påvirkning af projektet ligesom miljøpåvirkningen af anlæggelsen af erstatningsnaturen ikke er kendt. Det skal klart fremgå hvor erstatningsnaturen skal udlægges og hvordan det via pleje sikres at der kan opnås den ønskede naturkvalitet. Der skal også være beskrevet hvor meget der erstattes – Forholdet er ikke korrekt anført idet det er uklart om det er forholdet 1:1? 1:2? 1:5?
10. Det fremgår af side 113 at " Paddehegn opstilles i maj, hvor padderne vil være stærkt tilknyttet vandhullerne. Herefter indfanges padder i fælder indenfor og udenfor hegnen og ved at fiske i vandhullerne med ketcher efter larver og adulte individer." Dette er en forsætlig indfangning der ikke kan gennemføres uden en forudgående fravigelse fra artsfredningsbekendtgørelsen – både i forhold til bilag IV arter og andre fredede padder. Denne fravigelse skal udstedes af MST og skal foreligge inden den offentlige høring jvf Namur-est EU-dommen.
11. Fjernelse af vandhuller der fungerer som yngle- eller rasteområder for bilag IV padder kan ikke gennemføres uden en forudgående fravigelse – denne praksis som Danmark p.t. kører med, vil med meget stor sandsynlighed ikke gå igennem en prøvelse hos EU-domstolen. Placeringen og udformningen af de vandhuller der skal fjernes, skal som minimum være klar så der ved høringen kan ses om den økologiske funktionalitet reelt er opretholdt for de lokale bestande. Denne fremgangsmåde hvor der ikke er redegjort for hvor vandhullerne placeres, er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet og VVM-direktivet.
12. For strandtudsene er det absolut ikke tilstrækkeligt at der vises et større skraveret område på den sydlige side hvor der kan laves kompensationsarealer. nogle af dem ligger ovenikøbet inde i motorvejssløjferne hvor dyrene vil potentielt gå til ved vandring til og fra arealerne.
13. Beplantning som afværgetiltag for flagermus hvor levende hegn byrdes vil ikke være effektivt i en lang årrække hvor bevoksningen ikke har nået en højde der virker ledende eller begrænsende for flagermusene. Det vil netop være i starten flagermusene er mest udsat for

trafikdrab da flagermus er meget stedfaste og følger de samme kendte linjer. Her vil flagermusene ikke blive bremset af en mindre beplantning, men søge via de normale flyveruter og ud på kørebanen. Ledelinjerne med ny beplantning vil først være funktionelle efter en længere årrække, der er dermed hverken den tilstrækkelige sikring mod forsætligt drab (*dolus eventualis*) eller tilstrækkelig med beskyttelse mod påvirkning af bestande idet flagermus har enormt lave reproduktionsrater og derved vil være særligt udsatte i forhold til at miste individer i en lokal bestand.

14. Det fremgår af 4.6.2 at der skal foretages overvågning i driftsfasen for at sikre at bestandene af bl.a. strandtudse kan opretholdes. En overvågning efter en tilladelse er meddelt er forbeholdt vilkår i en fravigelse. Hvis det er nødvendigt at foretage overvågning efter en tilladelse er meddelt så har der ikke været den tilstrækkelige sikkerhed på tidspunktet for vedtagelsen til at sikre hverken den økologiske funktionalitet eller bestandene. Nødvendigheden af at foretage efterfølgende monitoring er således ikke i overensstemmelse med hverken VVM-direktivet, habitatdirektivet eller EU-domstolens praksis. For at kunne anvende denne fremgangsmåde vil der forud for tilladelsen skulle meddeles en fravigelse. Dette er gældende for alle bilag IV arter der skal monitoreres.

Påvirkning af vandforekomster

15. For de målsatte vandløb gælder det helt generelt, jf. holstebroafgørelsen (MFKN 21/10121) og EU-dommene fra Weser C-461/13 og Association France Nature Environnement C-525/20) at selv midlertidige forringelse skal forvaltes restriktivt. En omlægning af et målsat vandløb vil medføre en nulstilling af den omlagte strækning, hvilket både medfører at kvalitetselementerne i den pågældende vil gå en tilstandsklasse ned og der vil efterfølgende på de strækninger hvor der etableres rørføringer være risiko for at der ikke vil kunne opnås måltopfyldelse. Denne påvirkning vil derfor kun kunne gennemføres hvis der forud for tilladelsen meddeles en fravigelse jf. vandrammedirektivets artikel 4 stk. 7.
16. Det fremgår ligeledes af afgørelsen fra Holstebro at hvis der er ukendt tilstand for nogle kvalitetselementer så skal denne tilstand oplyses inden der kan foretages en vurdering af påvirkningen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre kan der i stedet anlægges en "worst-case" tilgang til vurderingen. En worst-case vurdering vil være at antage at den pågældende kvalitetsparameter befinder sig i laveste tilstandsklasse hvor det følger af EU-dommen fra Weser at enhver påvirkning ikke vil kunne tillades uden en foregående fravigelse.
17. Det fremgår af side 165 at: "Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre måltopfyldelse." Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig idet der ikke på tidspunktet for afgørelsen reelt er overblik over de mulige konsekvenser. Hvordan sikres der f.eks. at der ikke sker udledning af okker? Skal det ske via okkerrensebassiner og hvor skal de i så fald ligge? Hvilket udløbstal er

fastlagt for de enkelte lokaliteter? Hvilket tidspunkt kommer denne påvirkning og kan rensesforanstaltningerne bevirke at der udledes opvarmet og afiltet vand? Hvilke kemiske stoffer kan det oppumpede vand have i forhold til kravene i recipienten? Indhold af stoffer og indholdet af jern skal være oplyst på nuværende tidspunkt og der skal være redegjort for de faktiske problemstillinger inden tilladelsen kan meddeles og ikke først under arbejdets udførelse. Hvis kommunerne efterfølgende skal kunne meddele udledningstilladelse, skal det ske på baggrund af denne miljøvurdering og der er det ikke behandlet – derfor vil kommunerne ikke bruge denne MKR til at meddele de nødvendige tilladelser uden at ansøger indsender nye miljøscreeninger. Det fremgår at der først efterfølgende skal tages stilling til mulige afværgeforanstaltninger, men disse skal være beskrevet og vurderet i denne MKR for at kunne danne grundlaget for den efterfølgende tilladelse.

18. Det fremgår at ” Indholdet af kvælstof og fosfor i grundvandet vurderes at være lavt og udgøre en ubetydelig af recipienterne i forhold til den øvrige kvælstofbelastning i oplandet. Merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i de målsatte vandløb Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å.” Dette er ikke en juridisk korrekt gangbar fremgangsmåde idet efter anlægsloven og først ved detailprojekteringen laves en konkret vurdering af hver enkelt strækning i forhold til de konkrete næringsstofværdier i recipienten, hvorfor den Transportministeriets fremgangsmåde må bero på en retsvildfarelse.

Det fremgår af side 167 at ” Den endelige udformning af det nye tracé aftales med vandløbsmyndigheden.” Denne fremgangsmåde er ikke tilstrækkelig i forbindelse med en miljøvurdering idet det fulde projekt skal være beskrevet i MKR. Forlægning af vandløb er at betragte som en regulering i både vandløbslovens og miljøvurderingslovens forstand hvilket også fremgår konkret af bilag 2 10.f. i miljøvurderingsloven. Hvis vandløbsmyndigheden skal kunne meddele tilladelse på baggrund af denne MKR så skal det være klart beskrevet hvilet forløb, hældning, bundkoter osv. der skal anlægges, det samme er gældende hvis anlægslovens hvidbog skal træde i stedet for reguleringstilladelsen. Det er således ikke i overensstemmelse med hverken Miljøvurderingsloven, VVM-direktivet eller vandløbsloven at udskyde den endelige udformning af udformning og trace til efter anlægsloven er vedtaget. Der er således heller ikke klarlagt hvilke afstrømningsmæssige konsekvenser forlægningen vil kunne have for både opstrøms og nedstrøms liggende matrikler og der er dermed ikke den forudsætning der skal være for at kunne meddele en tilladelse.

19. Det samme er gældende for alle vandløbene at der i tilstrækkeligt omfang i MKR skal redegøres for de afvandingsmæssige konsekvenser, forløb og trace.
20. Det fremgår f.eks. at der vil være en rørlægning på op til 54 meter. Selvom den anlægges som våd, vil det stadig defakto være en spærring for bl.a. fisk, men formentlig også odderen. Denne fremgangsmåde vil ikke være i overensstemmelse med vandrammedirektivet og vil ikke kunne gennemføres uden en forudgående fravigelse fra bestemmelserne i artikel 4. stk. 7.
21. Der er lavet vurderinger i forhold til vandrammedirektivet der går på om projektet vil forhindre målopfyldelse – disse er tvivlsomme i forhold til parameteren fisk idet der tillades

så lange krydsninger der defacto vil virke som spærringer, men vurderingerne i forhold til om en eller flere kvalitetselementer går en tilstandsklasse ned er slet ikke foretaget på trods af at vandløbet vil blive "nulstillet" over længere strækninger som følge af anlægsarbejdet.

22. Det fremgår af side 176 at "I anlægsfasen er der en kortvarig påvirkning af vandløbene i forbindelse med omlægninger og etablering af underføringer" Dette er ikke korrekt, ved at flytte et vandløb dør alle planter, alger og smådyr på den strækning der nedlægges og planterne vil ikke rekolonisere strækningerne med det samme, både fordi det tager tid helt naturligt og fordi strækningerne fremadrettet er beskygtede i et sådant omfang at planterne ikke vil kunne vokse under broerne. Der er således tale om en fejlagtig vurdering. Det fremgår af flere EU-domme at selv midlertidige forringelser skal forvaltes restriktivt. I forhold til den midlertidige påvirkning der blev arbejdet med ved klimasikringssagen fra Holstebro, som ikke kunne tillades, så vil denne "midlertidige" påvirkning fra en nulstilling af flere hundrede meter vandløb ikke på nogen måde kunne gennemføres uden en fravigelse.
23. Der mangler dokumentation for at Miljøstyrelsen ikke vil betragte rørlægningerne som spærringer – hvad ligger til grund for de vurderinger?? Det er ikke muligt for offentligheden at få den viden og det er derfor heller ikke muligt at forholde sig til problemstillingen på et fagligt grundlag. Rent biologisk er det svært at forestille sig at en nulstilling af en længere strækning og en overdækning på mere end 50 meter ikke vil fungere som en spærring.
24. Anlæggelse af sandfang på flere strækninger er en regulering i vandløbslovens forstand og en regulering i henhold til miljøvurderingsloven. Det er således ikke tilstrækkeligt at den endelige udformning og placering af sandfangene først sker efter miljøvurderingen er gennemført idet der så vil være tale om salamimetoden hvor den fulde påvirkning ikke er belyst. Hvor skal de placeres? Ligger de hvor der støder §3 op til vandløbet? Skal der fældes træer der kan have flagermus i for at komme til med maskineriet? Kan der være lampretter i det sediment der løbende skal opgraves?? Alt dette skal være belyst i MKR.
25. "Samtidig kan vandet, der udledes fra regnvandsbassiner i sommerperioden, have en højere temperatur end vandet i recipienten som følge af opholdstiden i bassinet, hvilket kan have betydning i mindre vandløb med lave vandføringer. Det vurderes dog at påvirkningen vil være ubetydelig i målsatte vandløb Østerå, Hasseri's å og Lindholm Å på grund af vandløbenes vandføring og deraf følgende robusthed."
- Denne vurdering er ikke i overensstemmelse med kravene til vurderingen idet der skal laves en konkret vurdering for hvert vandløb. Der ses slet ikke at være lavet en vurdering for de tilfælde hvor der vil være overløb fra bassinerne ved hændelser større end 5 års hændelser og der ses ikke at være lavet robusthedsanalyser for de enkelte vandløb. Der står heller ikke hvad der skal nedrosles til og det fremgår ikke hvad den hydrauliske belastning er for de eksisterende vandløb. Disse vurderinger kan ikke udskydes til en detailprojektering men skal fremgå af MKR så det er muligt at forholde sig til den samlede påvirkning på miljøet som er det der er tiltænkt i en miljøvurderingsproces. For de elementer der er ukendt tilstand skal denne vurdering foretages ud fra et worst-case scenarie.
26. Det fremgår af side 179 at "Det er dog ikke umiddelbart muligt at afvise, at der kan ske en erosion i de mindre grøfter som følge af udledninger fra regnvandsbassiner. Erosionen kan

betyde, at der tilføres sediment til de målsatte vandområder, hvilket potentielt kan forringe den eksisterende tilstand." og derfor kan der ikke meddeles tilladelse til projektet medmindre der ligger en tilladelse til at fravige bestemmelserne jf. artikel 4 stk. 7.

27. " Den hydrauliske belastning af Hasseris Å vurderes derfor at være begrænset som følge af udledningen fra regnvandsbassinerne. Udledningen af BOD er på 4,8 mg/l og grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der kortvarigt og lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Koncentrationen vil blive fortyndet i vandløbet og påvirkningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand." denne vurdering er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i vandrammedirektivet. Her henvises bl. Til sagen fra Horsens (22/02461) der medførte at MST træk deres vejledning tilbage. Derudover kan der ikke meddeles tilladelse til projekter der medføre gentagne negative påvirkninger af den nuværende tilstand.
28. "Udledningerne af vejvand vil, efter rensning i regnvandsbassinerne der repræsenterer bedst anvendelig teknologi (BAT), være at betragte som alm. regnvandsbetingede udløb. Der vil i kraft af, at indholdet i vejvandet for kobber, zink og benz(a)pyren, overskrider miljøkvalitetskravet (MKK) i vand for de pågældende stoffer, lokalt i/ved udledningspunkterne sandsynligvis også forekomme overskridelse af MKK i vandet, der udledes til. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Overskridelserne vurderes som værende kortvarige og af varierende intensitet, da der, som de analyserede prøver fra f.eks. vandløbene (se afsnit 5.2.2) viser, er stor variation i koncentrationen af stofferne i vandløbene." se Horsensafgørelsen for hvordan man ikke skal gøre. det her minder påfaldende meget om den samme tilgang som klagenævnet allerede en gang har vejet og fundet for let da det er i strid med EU-retten.
29. " Disse observationer viser således, f.eks. at tilledningen af vejvand til Østerå i juni ville have forbedret tilstanden, da vejvandet ville være fortyndende i forhold til kobber." denne vurdering er sådan set korrekt, men det er stadig ikke i overensstemmelse med direktivet hvis koncentrationerne af kobber i udløbsvandet også er for højt. så vil der stadig være en koncentration over grænseværdien selvom der sker en fortynding hvilket ikke vil kunne tillades.
30. Det fremgår at der skal erhverves jord til at reducere udvaskningen " For at sikre at udledningen af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfremmede stoffer skal der erhverves landbrugsjord som omlægges til natur, skov eller varigt græs. Arealerne der skal erhverves, er opgjort i Tabel 5-40". Der skal dog være råderet over disse arealer på det tidspunkt hvor tilladelsen meddeles (se blandt andet Planklagenævnets afgørelse fra Hillerød renseanlæg). Alene af den grund at offentligheden skal have mulighed for at kunne se hvilke arealer der berøres og de omlægninger til skovrejsning også kan være omfattet af VVM direktivet så skal det fremgå af MKR hvor der skal rejses skov. Det er ikke muligt for offentligheden, ud fra den anvendte fremgangsmåde, at vurdere den samlede miljøpåvirkning.

31. Det fremgår at der skal overvåges fisk før og efter. For det første så burde overvågningen af fiskene før projektet være de data der danner grundlaget for vurderingen og for det andet vil det ikke være muligt ud fra VVM direktivet at træffe en afgørelse omkring påvirkning på et kvalitetselement på et så usikkert grundlag at det er nødvendigt at gennemføre efterfølgende monitoring. Her henvises igen til holstebroafgørelsen hvor det fremgår at : " Nævnet forudsætter, at vilkårene er indsat for et reducere potentielle skader på gydebanks, og at projektets påvirkninger på gydebanks således først ansueliggøres, når projektet er etableret, og at der således ikke er sikkerhed for påvirkning og eventuelt skade på gydebanksne på tidspunktet for VVM-tilladelsen. Nævnet bemærker, at det er en forudsætning for, at VVM-redegørelsen vil kunne danne grundlag for en VVM-tilladelse, at den indeholder en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne påvirke gældende miljømål og den aktuelle tilstand for de berørte overfladevandområder, og i givet fald, om projektet vil udgøre en hindring for opnåelsen af de gældende miljømål." Der skal være vished for påvirkningen på det tidspunkt hvor anlægsloven vedtages!
32. Der ses ikke at være redegjort for om der findes gydebanks på de strækninger der skal flyttes, om der er et fald der sandsynliggør at der er gydepladser for fisk og i så fald hvilken betydning de konkrete vandløbsstrækninger har for fiskebestanden i de enkelte vandløb. Vurderingen er således foretaget på et ikke tilstrækkeligt grundlag og det er ikke muligt at konkludere at det ikke vil medføre hverken midlertidige fald i tilstandsklassen eller at der ikke vil kunne opnås målopfyldelse.
33. Det fremgår af afsnit 13.4 at: "De strækninger, hvor grundvandssænkning kan være relevant, er blevet identificeret på et overordnet niveau i skitseprojektet, men der er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Der vil blive foretaget en nærmere vurdering af påvirkninger i detailfasen, når omfanget af grundvandssænkningen er kendt." og at "Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer". Ud fra dette fremgår det klart at tilladelsesmyndigheden i form af Transportministeriet (Folketinget) ikke har kendskab til det konkrete projekt der skal vedtages en anlægslov for, hvorfor en vedtagelse af anlægsloven vil medføre at der gennemføres et projekt der ikke er kendskab til eller er fuldt belyst, hvilket er i strid med Vandramme direktivet idet en medlemsstat er forpligtet til at nægte at give tilladelse til et projekt, såfremt sidstnævnte kan medføre en forringelse af tilstanden for et berørt overfladevandområde eller indebærer risiko for, at der ikke opnås en »god tilstand« for overfladevand (jf. i denne retning dom af 1.7.2015, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, C-461/13, EU:C:2015:433, præmis 47, 48 og 50)
34. Det følger af det ovenstående, at Transportministeriet (Folketinget) under tilladelsesproceduren for et projekt, og således inden der træffes afgørelse i form af en anlægslov, i henhold til artikel 4 i direktiv 2000/60 er forpligtet til at kontrollere, om

projektet kan have skadelige virkninger på vandmiljøet, som vil være i strid medforpligtelsen til at forebygge forringelse og forpligtelsen til at forbedre tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Denne bestemmelse er derfor til hinder for, at en sådan kontrol først foretages efter vedtagelsen af anlægsloven i Folketinget (jf. i denne retning dom af 1.6.2017, Folk, C-529/15, EU:C:2017:419, præmis 36 og 39).

35. Miljøkonsekvensrapporten som skal danne grundlag for en korrekt vedtagelse af anlægsloven skal således indeholde de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet i forhold til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60m hvilket den supplerende MKR ikke honorerer.
36. Det er afgørende for en korrekt vedtagelse af en anlægslov, at oplysningerne i det dossier, der stilles til rådighed for offentligheden, gør det muligt for offentligheden at få et præcist overblik over projektets indvirkninger på de pågældende vandområders tilstand, så offentligheden kan efterprøve, om de forpligtelser, der navnlig følger af artikel 4 i direktiv 2000/60, overholdes. Nærmere bestemt skal de fremlagte data være af en sådan art, at de viser, hvorvidt det pågældende projekt, henset til de kriterier, der er fastsat i vandrammedirektivet, kan føre til en forringelse af et vandområde. Under alle omstændigheder gør et ufuldstændigt dossier eller usammenhængende oplysninger i en lang række dokumenter som det er tilfældet i transportministeriets afrapportering af miljøkonsekvensrapporten og gennemførsel af høringen det ikke muligt for den berørte offentlighed at deltage i beslutningsprocessen på en hensigtsmæssig måde og opfylder derfor ikke de krav, der følger af artikel 6 i direktiv 2011/92.
37. Det fremgår endvidere ikke at miljøkonsekvensrapporten om berørte vandindvindere af grundvand er blevet hørt idet det følger af EU-domstolens praksis at fysiske og juridiske personer, der er direkte berørt af en tilsidesættelse af direktivbestemmelser på miljøområdet hvilket vil gælde for projektets påvirkninger på vandindvindingen, skal kunne kræve af de kompetente myndigheder eller i givet fald ad rettens vej, at de pågældende forpligtelser overholdes (jf. dom af 3.10.2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland m.fl., C-197/18, EU:C:2019:824, præmis32).
38. Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og de i denne oplistede beskrivelser og juridiske grundopfattelser rummer således betydende uoverensstemmelser med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger idet denne skal fortolkes således, at den er til hinder for, at den kompetente myndigheds kontrol med overholdelsen af de i artiklen fastsatte forpligtelser, herunder forpligtelsen til at forebygge forringelse af tilstanden for de vandområder – såvel overfladevand som grundvand – der berøres af et projekt, først kan finde sted, efter at der er givet tilladelse til projektet.
39. Artikel 6 i direktiv 2011/92 skal fortolkes således, at de oplysninger, der skal stilles til rådighed for offentligheden under tilladelsesproceduren for et projekt, skal omfatte de data, der er nødvendige for at vurdere projektets indvirkning på vandmiljøet, henset til de kriterier og forpligtelser, der navnlig er fastsat i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/60, hvilket betyder at en anlægslov der vedtages på grundlag af den gennemførte høring og det af

transportministeriet udarbejdede dossier med flere forskellige miljøkonsekvensrapporter vil være i åbenlys strid med EU-retten og ikke følge almindelig kendt praksis fra EU-domstolen.

Påvirkning af Natura 2000

40. For natura 2000 vurderingen er den kumulative vurdering og projektbegrebet ikke sammenfaldende med projektbegrebet der kendes fra VVM. Dette ses bl.a. i EU dommen fra Moorburg hvor der skulle laves kumulerede vurderinger med andre ældre vandkraftværker. Det er således både eksisterende og kommende påvirkning der skal vurderes i forhold til – og den kumulerede påvirkning er således utilstrækkeligt vurderet idet eksisterende påvirkning slet ikke er inddraget.
41. Det biologfagligt set åbenlyst at med den tætte distance til Habitatområde nr. 15. så vil den bestand der er tilknyttet Egholm også være en del af den bestand der er tilknyttet H 15. Hvis det kræver fravigelser fra bilag IV beskyttelsen i henhold til habitatdirektivets artikel 16, så vil det også kræve en fravigelse i henhold til artikel 6.4.
42. Konklusionerne i konsekvensvurderingen er ikke i overensstemmelse med kravene til en konsekvensvurdering her et eksempel: ” Samlet vurdering af påvirkning På baggrund af ovenstående vurderes påvirkningen fra undervandsstøj fra anlægsarbejdet at have en medium påvirkning af spættet sæl i form af adfærdssændringer, maskering og risiko for midlertidigt høretab. Risikoen for permanent høretab for spættet sæl vurderes at være lav. På den baggrund kan det udelukkes, at påvirkningen af spættet sæl på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N15 er væsentligt negativ.” I konsekvensvurderingen skal der udenfor rimelig videnskabelig tvivl kunne afvises en skade på udpegningsgrundlaget ikke en væsentlig negativ påvirkning. dette viser at der ikke har været den korrekte forståelse for hvad processen rent faktisk indebærer på trods af at det beskrives i de indledende tekster. Der er ikke redegjort for om området hvor der skal arbejdes på er et vigtigt fourageringsområde for arterne på udpegningsgrundlaget, og om den bortskræmning der sker kan have en effekt på bestanden hvis den sker på tidspunkter hvor dyrene er drægtige eller fødesøgende med diende unger. Hvis de har diende unger der ligger i nærheden, vil de så kunne udvise den tilstrækkelige flugtrespons for at sikre mod høreskader? En ting er at nedramningen af de enkelte pæle ikke sker over en lang periode, men hvis selve anlægsarbejdet sker over en længere periode, hvad vil den samlede periode så betyde for en bestand i området kun 14 km væk? Der skal kunne afvises en skade det er ikke tilstrækkeligt blot at skrive at en risiko er ”lav” – forsigtighedsprincippet vil være gældende her og skal altid komme områdets udpegningsgrundlag til gode, en anden tilgang som den Transportministeriet benytter her, vil være i modstrid med de EU-retslige forpligtelser.
43. Det fremgår at ” Projektet medfører ingen påvirkning af hav- og flodlamprettens gydeområder i vandløbene.” dette er en helt ubegrundet vurdering! Umiddelbart vil flere af de vandløb der skal arbejdes i være potentielle gydevandløb for hav- og flodlampret og da udløbet af vandløbene er forholdsvist tæt på habitatområdet er der stor sandsynlighed for

at eventuelle lampretter i vandløbene er en del af bestanden i habitatområdet i Limfjorden. Der skal redegøres for om de lange broer over 50 meter vil have en barriereeffekt på lampretterne, om de sandfang der skal etableres, vil kunne være opvækstområde for lampretlarverne inden de trækker ud i Limfjorden og om en tømning af disse bassiner vil kunne medføre tab af lampretter. Der skal ligeledes redegøres for om sløjfningen af flere vandløbsstrækninger sker hvor der er gydebanker for lampretterne og om der er risiko for at bestandene skades hvis bortgravningen sker på tidspunkter hvor der er æg og larver i vandløbene. Der skal også redegøres for om udledningen af stoffer fra forsinkelsesbassinerne kan påvirke lampretter i de forskellige livsstadier. Vurderingerne på lampret er mangelfulde og utilstrækkelige.

44. Der er generelt ikke foretaget kumulative vurderinger for habitatområderne hvilket er en væsentlig retlig mangel. Påvirkningerne på fugle skal eksempelvis ses i kumulation med andre eksisterende og kommende planer og projekter, herunder flere af de eksisterende og kommende vindmølleparker i området.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Maarup (kmgade3@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar januar 2024
Sendt: 09-01-2024 19:01
Bilag: Høringssvar til Trm og vejdirektoratet Januar2024.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed mit høringssvar vedr. Tredje Limfjordsforbindelse.

Oplysninger i vedlagte bilag

Mvh. Karen Maarup Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm?

En skandale med langtrækkende konsekvenser for Aalborg og Nørresundby

Jeg vil på det kraftigste opfordre til, at planerne om en motorvejsforbindelse over Egholm standses nu, og at der bliver set på de alternative bud på linjeføring.

Jeg er **alvorligt bange for de store konsekvenser**, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået **andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper og langt bedre økonomi**, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass-tunnelen), eller at lave en City-tunnel eller en Ådals-tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et **kæmpemæssigt demokratisk problem**.

Jeg vil uddybe dette ved at se på flg. væsentlige problemstillinger:

- **Asbest**
- **Støj**
- **Det visuelle**
- **Rekreative områder**
- **Natura 2000**
- **Økonomi**
- **Demokratisk problem**

• **Asbestdeponi**

Det er **kendt og dokumenteret**, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som **kæmpestore asbestdepoter med mange tons asbest**. Disse depoter blev dækket med jord.

På Nørresundby-siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område Lindholm Fjordpark, der tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og **tagplader**. Masser af gamle asbesttage ligger stadig derude mellem sten og planter.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbestfibre**.

De mennesker, der bliver ramt af lungehindekræft, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Der er altså en reel og håndgribelig fare ved at blotlægge, grave og håndtere asbesten i jorden. Dels for de mennesker, der kommer til at udføre arbejdet, og dels for alle de mange tusinde mennesker, der bor i nærheden af de områder, hvor der skal graves for at lave motorvej og tilkørselsveje.

Vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, fortjener at blive taget alvorligt, når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

Asbesten er der, og alle ved det - også Aalborg kommune! Aalborg kommune har for et par år siden, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten nu dukkede op fra fortiden og lå frit. Kommunen begyndte at samle de stumper af tagplader op, som dukkede op på stranden. I dag er afspærringen væk, men problemet er der stadig: der dukker stadig asbeststumper op på stranden.

• Støjproblemer

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at **det blæser** meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går i Lindholm Fjordpark langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den **larm**, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den bro, der bliver lavet over Nørredyb og Nørresundby-siden bliver hævet op, så den i alt kommer op i 8-11 meters højde. Altså bliver lyden kastet endnu længere ud over byen.

Der er projekteret støjskærme langs Hasseris Enge og Sofiendal Enge, men man ved, at støjskærme kun har begrænset effekt og kun helt tæt på motorvejen, så de støjskærme, der er planlagt her får altså ingen praktisk betydning.

Larmen fra motorvejen vil blive **båret ind over vandet** og give **betydelige gener** og have store **sundhedsmæssige konsekvenser** i en stor del af Hasseris, Skalborg, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

I forvejen er Aalborg den **mest støjplagede storby** i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerlig støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Og det hjælper os ikke, at myndighederne har valgt at hæve grænsen for, hvor mange dB, vi kan tåle, før det er sundhedsskadeligt. Det er et forsøg på at føre os bag lyset!

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, løser vi ikke det støjproblem, vi har. Tværtimod bliver **vores by klemmt inde mellem to støjende motorveje**, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

• Det visuelle

Om noget er pænt eller grimt, er en kilde til evig diskussion, men der er vist ikke mange, der vil bytte scenariet og solnedgangen i dag med det, vi kan forvente, hvis motorvejen bliver bygget på dette sted.

Der er planlagt at lave en 8-11 meter høj støjskærm på ca 4 km forbi de nye byggerier ved Hasseris Enge og Sofiendal Enge. Det kommer til at betyde, at den udsigt, der ellers er et kæmpe aktiv for bydelen, bliver afskåret af en mur.

Fra Egholm via Nørredyb og forbi Lindholm, bliver vejen hævet op i 8-10 meters højde. Det lange blik, vi nu har over vand og lave områder, vil fuldstændig forsvinde i den mur af vej og støttepiller, der skal anlægges.

I alt får vi **ødelagt udsigten på en strækning på 8 km**, hvor der vel at mærke bor mange tusinde mennesker, der på nuværende tidspunkt dagligt har stor fornøjelse af den.

- **Rekreative områder for byens beboere. Bynær natur**

I Aalborg-området er der vældig lidt natur, og vi ønsker at bevare den smule, vi har.

Det er en gave for alle de mange mennesker, der lever i en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen og gå i land **på Egholm** i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

På begge sider af fjorden er her desuden nu **bynære rekreative områder**, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpuste områderne. Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til. Og desuden er der det visuelle indtryk, hvor udsigten spærres hele vejen mod vest.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike-ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm-løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO₂ -**ansvarligheden**, hvis man vil have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

Det fremgår, at der skal etableres ny natur som erstatning for den, der bliver ødelagt, men det er hovedrystende, at man ikke i stedet vil se på **at bevare den natur, der er, og i stedet vælge at se på de alternative forslag til linjeføring.**

- **Natura 2000**

På Egholm er der i dag en helt uvurderlig natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000-område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter, som er beskyttet af EU. Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes. Odderen er beskyttet og har boltret sig på Egholm i flere årtier. Motorvejen kommer til at gå lige op ad Natura 2000-området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Den natur må ikke blive ødelagt!

• Økonomi og effekt

I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig **ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.**

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at 'vende' trafikken med trafiklys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen i byen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af- og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt - både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm-forbindelse blev i 2021 estimeret at koste staten **7,2 mia kr.** (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje. (Tallene er siden opjusteret i forhold til inflationen, men ikke fremskrevet af Vejdirektoratet).
- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass-tunnelen), som koster ca. det halve, nemlig **ca. 3,6 mia kr.**
- Desuden er der et ganske flot alternativ, Øster Ådalslinjen, som der ikke på nuværende tidspunkt er lavet økonomiske beregninger på, men som af eksperter også estimeres at koste ca. det halve af en vestlig forbindelse.

Når man så ser på, hvilken **effekt** en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

- Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%
- Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står vi så igen i 2035 i den samme situation, som vi har nu.

Hvordan kan det nogensinde blive det rigtige valg at lave en dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre, billigere og fremtidssikret!

Og det vil være relevant at bruge sparede penge på **at lave støjdæpende løsninger**, der får stor betydning for de mennesker, der allerede i dag lever med støj fra den nuværende motorvej i øst.

Det er vores alle sammens skattepenge, og de skal bruges klogt!

- **Demokratisk problem**

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret. Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået.

Et flertal af borgerne i Aalborg kommune ønsker ikke en vestlig linjeføring.

Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Selv embedsfolk i Vejdirektoratet har udtalt, at denne høring kun er en skin-proces, fordi projektet "jo allerede er besluttet".

Man har valgt KUN at lave en VVM-undersøgelse af Egholm-forbindelsen. Man har valgt at udelade de alternative muligheder. Det er både useriøst og arrogant.

Men ikke kun det:

Det er uanstændigt, og det er med til at undergrave demokratiet og tilliden til de folkevalgte!

Men **hvad er den virkelige grund til at ville gennemføre et projekt, der er skadeligt for flere 100.000 mennesker og desuden alt for dyrt?** Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

- En musketer-ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben? Dvs. nordjyske borgmestre og erhvervsledere, der for mange år siden lavede en alliance om at arbejde for en 3. Limfjordsforbindelse, og som besluttede, at det var bedst, den kom til at tromle hen over Egholm.
- En gammel beslutning, man **ikke er mand nok** til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Her er baggrund for at overveje og give grobund for konspirationsteorier. Det mener jeg er farligt for vores demokrati.

LØSNINGMULIGHED

HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelloøsning med et ekstra tunnelrør (Bypass-tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen.
- Eller lave en Ådals-tunnel, der leder en stor del af trafikken på E-45 under Aalborg og kobler den på den eksisterende motorvej igen nord for Limfjorden.
- Eller etablere en City-tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel.

Alle disse løsninger er **MARKANT BILLIGERE**, og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser.

Det vil give luft i økonomien til at

- overdække en større strækning af den nuværende, bynære motorvej og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til vejen.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.

Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Karen Maarup Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby

E-mail: kmgade3@gmail.com

/januar 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lilly Clausen (vinkelalle@stofanet.dk)
Titel: ang.høringssvar til den 3 Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:39
Bilag: Kære politiker.docx;

Kære politiker

Kan det virkelig være rigtig at vi endnu engang skal ødelægge et stykke unik natur her i aalborg.

Vi har snart ikke mere natur tilbage fordi det enten er bebygget, eller skal udlægges til en motorvej, den 3 limfjordsforbindelse.

Ikke nok med at mange bynære grønne områder som f.eks.

Østerådal syd, Drastrup skov, Hasseris og Sofiendal enge, Kloster eng, Egeholm, Lindholm Fjordpark med verdens ende, Hvorup og Hvorup gård med Voerbjerg sø plus 2 mindre søer, bliver ødelagt som rekreative områder, for både dyr og mennesker, ved at føre en 3 limfjordsforbindelse henover Egeholm ,

Aalborg by vil blive pakket ind i et støjinferno fra motorvejen i øst og nu også i den vestlige del af byen. Støj kan være medvirkende til mange sygdomme såsom diabetes 2, demens, hjertekar sygdomme m.m.

Yderligere er der en risiko for asbestforurening i forbindelse med anlæg af en 3 motorvejs forbindelse i vest, da der er deponeret asbestholdigt affald i disse områder fra Dansk Eternit Fabrik.

Hvad med vores drikkevand, motorvejen er planlagt til at løbe gennem 2 drikkevandsindvindingsområder hh Drastrup syd for fjorden og Lindholm-Hvorup nord for fjorden, hvad nu hvis der sker nedsivning af forurennet vand, olie, m.m. når motorvejen anlægges eller når den er i drift????

Dertil kommer at en 3 limfjordsforbindelse over Egeholm er en meget dyr løsning på vores løsning af vores infrastruktur problematik.

Der er tid til at standse op og sige et klart nej tak til en 3 limfjordsforbindelse, og se på andre alternative løsninger med langt færre konsekvenser for mennesker, dyr og natur.

Venlig hilsen
Lilly Clausen
Ananasvej 45
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Marie Haase (marie.haase@hotmail.com)
Titel: Høringsbrev om udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:07

Kære Transportministeriet og Anders Petersen

Jeg skriver her for at udtrykke min dybe modstand mod løsningen om en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Denne forbindelse vil påvirke rødlistede arter og gå igennem naturbeskyttede områder. I en tid hvor vi står overfor klima- og biodiversitetskrise er det uforsvarligt at blive ved med at udvide motorveje på denne måde. Tilmed vil løsningen skabe ekstra støj i byen med en motorvejsbro i mange meters højde over Nørresundby, som vil forandre byen forevig.

Derudover er der fundet asbest i linjeføringen, som ikke er opgjort og taget stilling til i VVM'en. Jeg har desværre ligesom mange andre fra Aalborg familiemedlemmer og bekendte som er død pga. følgevirkninger af asbest, og ønsker aldrig at Eternittens efterfølge skal hjem søge Aalborg igen. Risikoen for dette skal undersøges nærmere.

Det er særligt vigtigt at beslutninger som en motorvej bliver truffet på et ordentligt grundlag. VVM stiller krav om både BAU og et alternativt scenarie. Dette er ikke opfyldt, og det kan derfor ikke vurderes hvilken løsning der vil være den bedste til at aflaste transporten i Nordjylland. Alternative løsninger som for eksempel ekstra rør ved den allerede etablerede Limfjordstunnel er ikke medtaget.

Til slut pålægger en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm en enorm finansiell byrde på kommende generationer samtidig med at være ude af trit med den virkelig vi lever i. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm var måske en brillant idé for 50. år siden, men i dag er den forældet. Transportministeriet har ignoreret selv anmodninger fra Miljøstyrelsen om forlænget behandlingstid, på trods skriver jeg dette hørings svar med bøn om at træde ind i det 21. århundrede, investerer i Danmarks fremtid på en bæredygtig måde, og lægge forældede idéer i graven mens tid er.

Med venlig hilsen
Marie Haase

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christoffer Ulf (christoffer.ulf@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:46

Etableringen af en motorvej hen over Egholm vil udsætte grundvand, udsætte flere mennesker for sundhedsskadelig og generende støj, påvirke natur, biodiversitet og dyreliv negativt, og drikkevand for risici for at blive forurenede og øge CO2 udslippet.

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

Det vil heller ikke være miljø- og klimamæssigt forsvarligt at udvide den eksisterende motorvejsforbindelse, hvilket også vil medvirke til at øge biltrafikken.

Flere rammes af støj

Etableringen af den planlagte motorvej vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastsatte grænseværdi på 58 dB gennemsnitligt hen over et døgn og i spidsbelastningsperioder betydeligt højere. Langt flere vil opleve støjgener og komme til at leve med støj, som overstiger [WHO's grænseværdi på 53 dB](#). Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådal, Dal, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm, Nørresundby og Lindholm. Dette vil påføre disse mennesker en reel sundhedsrisiko. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj fra den eksisterende motorvej, ville en direkte indsats i form af etablering af støjvolde og lavere hastighed i bymæssig bebyggelse have en langt større positiv effekt end etableringen af en ny motorvej.

Mere negativ klimapåvirkning

Etableringen af den planlagte motorvej vil i sig selv medføre øget biltrafik og dermed medvirke til at øge CO2 udslippet – hertil kommer det CO2 udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen, hvor der også vil blive brugt store mængder af råstoffer, som begrænser mulighederne for at bruge disse råstoffer til andre vigtige initiativer. Denne stigning i CO2 udslippet strider både mod statens, [Aalborg Kommunes klimapolitik](#), [Paris-aftalen](#), klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

Natur og rekreative områder forringes

Etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder, som borgerne værdsætter højt og forringe forudsætningerne for dyre-, fiske og fuglelivet i områderne. Særligt problematisk er planerne og at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt og det vil i øvrigt også være i strid med [EU's habitatsregler](#).

Vigtig natur vil få forringede vilkår og [paragraf 3. beskyttet natur](#) vil blive inddraget. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østerådal sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes.

VVM fremstår meget fokuseret på anlægsfasen, og det er ikke tilstrækkeligt underbygget at projektet ikke vil have en negativ indvirkning på raste- og yngleområde under selve driftsfasen. Blandt andet tænker vi her på undervandsstøj- og vibrationer som opstår i forbindelse med brug af selve broen, og som kan have en negativ indvirkning på vandlevende pattedyrs bevægelsesmønstre.

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

Grundvandet trues

Grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, som udgør 1/3 af byens drikkevand, udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen.

Lovforslaget må forkastes på grund af forslag til anlægslovens § 5

og § 6, fordi:

- 1) Anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen.
- 2) anlægsloven ophæver den normalt gældende funktionsadskillelse i statsadministrationen, der er en væsentlig retssikkerhedsgaranti.
- 3) MKV-2023 viser at vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 ikke kan opfyldes.
- 4) Vejlovens § 17g er ikke opfyldt, fordi der er en række fejl vedr. vurderingerne af grundvand, der er forkerte.

Derudover anmodes om

- 5) at praksis vedr. fremtidige anlægslove ændres, således at Miljøstyrelsen bevarer sine myndighedsbeføjelser.
- 6) at Transportministeriet/Vejdirektoratet gør Folketinget opmærksom på, at de alternativer, der er undersøgt i perioden forud for nuværende høring, kun er nogle skitseprojekter, der er fravalgt af rent politiske og økonomiske grunde. Hverken vandrammedirektivets proceskrav eller krav til vurderinger i forhold til afklaring af, om der er brugbare alternativer, der ikke forringer miljømålene for grundvandet,

Vandkvaliteten forringes

Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenede vand fra motorvejen herunder bl.a. fra mikroplast, der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt. Hertil kommer risiko for forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Markant forringelse af den visuelle oplevelse af landskabet

Den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Markant forringelse af rekreative områder og turismen

Udover de negative effekter for beboerne på [Egholm](#) vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på [Egholm som rekreativt område og turistdestination](#). De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en [forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt](#).

Også vigtige rekreative området og turistattraktioner som [Østerådalen](#), Klosterengen, [Lindholm Strandpark](#) og Verdens Ende bliver markant forringet.

Særlige udfordringer i anlægsperioden

I anlægsfasen for Egholm-linjen vil befolkningens sundhed blive negativt påvirket som følge af støj,

luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Der er registreret 52 arealer i nærheden af Egholm-linjen, som vurderes at kunne være forurenede. Der er risiko for, at denne forurening spredes i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt er forekomsten af asbestaffald i et ukendt, men meget større omfang end den reviderede VVM-undersøgelse påviste, er bekymrende. Der er påvist asbestaffald hele vejen fra Klosterengen, i Limfjordens søndre dyb og på Verdens Ende. Hertil kommer de nye oplysninger om forurening med PFAS/PFOS i området. I forhold til forekomsten af asbest i Limfjorden, er der fremkommet meget alvorlig faglig baseret kritik af den undersøgelse, som Vejdirektoratet har fået foretaget, hvilket peger på, at der er brug for fornyede undersøgelser af dette.

Mvh.

Christoffer Ulf

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Stig Møller (mmstevns@gmail.com)
Titel: Høringssvar i forbindelse med Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 17:41

Jeg er i mere end 40 år regelmæssigt kommet på Egholm, fordi jeg har venner der. At have en sådan naturperle tæt på en storby er en gave, som man skal være meget varsom med at ødelægge. Samtidig er projektet ikke videre vel gennemtænkt, for nu at sige det pænt. Vi, der i mange år har kørt ad Køge Bugt motorvejen, har det lidt svært, når man taler om trængselsproblemer i Aalborg. Løsningen med et ekstra tunnelrør og at vende trafikken i myldretiden er både den billigste, mest miljøvenlige og mest økonomisk forsvarlige løsning. At bygge endnu en gigantisk hvid elefant, fordi nogle politikere skal have rejst et monument over sig selv, er deprimerende kortsigtet og både økonomisk og miljømæssigt vanvid. Det ville være billigere og mere miljøvenligt at rejse en statue over disse profileringsyge beslutningstagere. Den kunne eventuelt placeres ved færgelejet på Aalborgsiden.

Mvh
Mogens Stig Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Sørensen (lonesorens@gmail.com)
Titel: Høringssvar - imod den 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:34

Ved. den påtænkte 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

I forhold til den påtænkte motorvej over Egholm - den såkaldte 3. Limfjordsforbindelse - ønsker jeg hermed at komme med indsigelse imod.

Vi har en oase i øen Egholm, ikke mere en lille sejllads væk fra storbyens puls, hvilket jeg finder ganske unikt og fantastisk. Få minutter efter man har været i byen, kan man befinde sig på en lille ø, og blot nyde stilhed og natur. Det vil en linjeføring over Egholm ødelægge for altid - det kan ikke gøres om ! Jeg er umådelig trist over udsigten til, at kommende generationer ikke vil kunne nyde denne lille perle midt i Limfjorden - jeg synes vi med øen har noget ganske unikt for så stor en by som Aalborg, og det må vi for alt i verden da ikke ødelægge !

Her er et rigt dyreliv, blandt andet holder oddere til på Egholm - oddere som der ifølge EU skal passe godt på. Min tillid til vores system lider et alvorligt knæk, når jeg så kan læse, man mener det er ok at omgå vedtagne regler / love, ved at skræmme odderne væk, med i øvrigt meget diskutabelt metoder, for at få gennemført et projekt, som det virker til, man med alle midler bare vil have gennemført. Det får mit til at tænke, om regler og love kun er til for at skulle overholdes, så længe det passer ind i den politiske agenda - det er beskæmmende !

Aalborg har en tragisk historik med sygdomme efter Eternitfabrikken - asbest herfra. Enhver der går tur ved fjorden ved, at der konstant ligger asbestplader og flyder i vandkanten. Jeg begriber ikke, man så mener det er ok, at skulle grave gennem de deponier der, dokumenteret, er i linjeføringen. Så vidt jeg er bekendt, så kan asbest ikke oprenses når først det er frigivet i vandsøjlen.

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Ved den påtænkte linjeføring, så lukkes byen inde i motorveje. Vejen skal gå vest for byen, og langt størstedelen af tiden er der vestenvind - dette vil medføre at støjen bæres langt ind over den ellers så hyggelige havnefront og by. Der er mange boliger i området tættest på motorvejen - boliger som også rummer mange børnefamilier. Det er dokumenteret, at støj er årsag til mange forskellige sygdomme og lidelser, og jeg finder det katastrofalt, at man på trods, ønsker at udsætte så mange flere mennesker for dette.

Aalborg er en by i vækst - særligt i den østlige del af byen, hvor blandt andet et stort supersygehus bliver bygget. Det vil i min optik, give langt mere mening at føre en 3.forbindelse denne vej. Der er lavet beregninger på eksempelvis en udvidelse af den eksisterende tunnel eller en citytunnel - disse løsninger er både billigere, men sandelig også bedre, end den planlagte forbindelse over Egholm.

Det er mit inderlige ønske at projektet med en forbindelse over Egholm bliver stoppet - én gang for alle. Det er simpelthen ikke den rigtige løsning for Aalborg, og for de kommende generationer. Lad os nu passe lidt på vores natur også - den kommer ikke igen !

Med venlig hilsen

Lone Sørensen
Æblevangen 28
9000 Aalborg

Tlf 22176600
Mail lonesorens@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: hanna@hannahome.dk (hanna@hannahome.dk)
Titel: Indsigelse - Nej til Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 17:32

Kære Trafikministeriet

Jeg vil så inderligt bede jer om at droppe dette projekt. Vi står midt i en alvorlig Klimakrise så en ny motorvejsforbindelse trække i den forkerte retning, da den vil medføre en stor udledning af CO2.

Forslag:

Gør i stedet meget mere for at løse evt. trængselsproblemer. Jeg hører fra lokale at trængslen særligt skyldes ulykker på motorvejen.

1. Sæt hastigheden ned via de elektroniske skilte der allerede findes. Og anskaf evt. flere elektroniske fart- og infoskilte. Det gælder særligt når der er dårligt føre, fx tåge eller stærk regn eller sne. (se evt. redegørelsen til folketinget om ulykker på motorveje). Elektroniske skilte der nedsætter hastighedsgrænse ved kø forude benyttes fx på Motorringvejen omkring København.
2. Sørg for at hastigheden overholdes vha. permanente hastighedskontroller med efterfølgende bøder til dem, der har svært ved at overholde det. Hjælp selvfølgelig bilisterne ved at skilte og informere grundigt om dette.
3. Mål ved hjælp af kameraer/droner om bilisterne holder en sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand til de forankørende. Brug infotavler til at hjælpe bilisterne fx i glat føre hvor mange sekunder de minimum skal holde afstand til den forankørende. Hvis det ikke er effektivt har politiet mulighed for at give bøder, hvis der køres for tæt.
4. sørg for at alt udstyr virker fx måleudstyr, der måler højden på køretøjer, så en affaldsbil med for højt udstyr ikke rammer mod tunnellens tag.
5. sørg for et effektivt beredskab, der hurtigt kan rydde op i tilfælde af, at ulykken alligevel indtræffer.
6. opsaml erfaring om årsagen til de ulykker, der er sket eller sker fremover og formidl info videre samt overvej om der er noget der skal ændres ved skiltning eller vejen.

Alle disse forslag er ment som en hjælp til bilisterne, der gerne vil frem og generes af kø som følge af ulykker.

Ud over dette så kan man:

1. Få flere til at køre sammen: Reklamer for de gode kør-sammen p-pladser som fx den ved Haverslev. og sørg for at der altid er plads til en bil ekstra. Etabler flere kør-sammen pladser, så det er nemt.

Alt dette koster penge, men det gør en ny limfjordsforbindelse jo også. Og der er penge sparet ved at minske antal ulykker.

Venlig hilsen
Hanna Skjønning

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annette Scheibel (annettescheibel@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod anlægsloven af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 17:24

Indsigelse mod forslaget om en Egholm motorvej.

1A. Indledning protest mod høringsfristens længde og mod Aalborg kommunes betaling til motorvej.

1. Sundhedsskadelig støj fra en foreslået vestlig motorvej samt til- og frakørsler
2. Forurening af drikkevandsdepoter i sårbare indvindingsområder
3. Sundhedsfarer med luftforurening af boligområder og vandforurening af fjorden fra det gamle Mølholm asbestdepot, der er etableret uden barrierer mod fjorden.
4. Ødelæggelse af naturområder og habitater for flere truede dyrearter.
5. Afslutning på indsigelse: Vejdirektoratets ulovlige forslag om at skræmme truede dyrearter væk for at bygge en motorvej.

1A. Jeg protesterer over, at høringsperioden for anlægsloven er gjort for kort til, at det som almindelig borger kan lade sig gøre at sætte sig ordentlig ind i sagens 1500 siders dokumenter. Det er udemokratisk og tyder på, at man vil trumfe en beslutning igennem på trods af alle fornuftige demokratiske argumenter.

Jeg skal endnu en gang protestere over, at Aalborg kommunes kommunalbestyrelse har frataget os borgere 100 millioner kroner årligt!!! der burde gå til kommunal velfærd for i stedet at "betale" staten for at gennemtrumfe en motorvej over Egholm. Det er meget tæt på at være fuldt offentlig bestikkelse af staten, og hvis en lovgivning mod en sådan omgåelse af sit hverv som valgt kommunalbestyrelsesmedlem ikke findes, så er det et rystende tegn på et demokrati på vej i ruiner.

Kommunalbestyrelsen vælges af os til at forvalte kommunale midler til kommunale opgaver. Når Aalborg Kommune så oven i købet laver voldsomme! velfærdsbesparelser for at kunne betale staten for at gennemtrumfe en motorvej, som det er statens opgave at betale, ja så er der noget helt galt med den demokratiske proces. Der burde være en minister, der var skredet ind.

Vi kan som borgere sætte vores kryds til valg og må derefter leve med de beslutninger der tages indtil næste valg, hvor vi har en demokratisk ret til at påvirke. Den sættes ud af kraft, når tilliden til at man gør det man er valgt til – nemlig forvalte kommunale midler efter en politisk prioritering – sættes over styr. Der er fornylig lavet en analyse der viser, at kun 26 % af Aalborgs borgere er for en motorvej over Egholm! Hvis I som folkevalgte i såvel folketing som kommunalbestyrelser vælger at gennemtrumfe den opfører I jer ikke bare udemokratisk men uforsvarligt og helt ude af trit med befolkningen.

Med en vaklende tiltro til dansk demokrati beder jeg jer læse denne indsigelse og tage den dybt seriøst.

1. Aalborg er allerede Danmarks mest trafikstøjplagede by. Den foreslåede Egholm motorvej går vest om Aalborg, samtidig med, at de fleste større arbejdspladser, universitetet og det nye supersygehus ligger øst for. Det vil sige, at mange af de øst/vest veje i og omkring Aalborg Centrum, der ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i endnu højere grad. Det mener jeg vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj.

Med en foreslået vestforbindelse over Egholm rammes byen ind i trafikstøj fra motorveje, til- og frakørsler og kommunale veje dertil i både øst og vest. Med en evt. vestlig forbindelse vil trafikstøjen føres med den næsten konstante/hyppige nordvestlige vind direkte ind over Aalborgs beboelsesområder og byens rekreative områder med friluftsbad, campingpladser, roklubber og sejklubber ved fjorden. Med en højbro over Egholm vil man ydermere ikke kunne støjskærme, og da vinden ofte er i nordvest vil støjen derfor føres lige ind over det vestlige og centrale Aalborg uden mulighed for at kunne dæmpes.

Aalborg er i forvejen målt til at være Danmarks mest støjbelastede by, hvor 67% af befolkningen udsættes for sundhedsskadelig støj. WHO har fastsat grænsen for sundhedsskadelig støj ved 53 dB, mens Danmark fastholder grænsen for sundhedsskadelig støj ved 58 dB. Det, der måles, er det gennemsnitlige støjniveau for dag, aften, nat og helligdage i et år. Det vil sige, at der vil være dage, hvor lydniveauet i perioder er op til 80

dB eller endnu højere - tæt på grænsen, hvor man bør bruge høreværn. På Miljøstyrelsens egen hjemmeside står der: Et forsigtigt skøn siger, at 200 til 500 danskere årligt dør for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj.

Hvis I politikere vælger at vedtage anlægsloven vil I påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i boligområder syd og nord for fjorden - områder uden synderlig trafikstøj i dag. Med et konstant lydniveau på 58 dB eller - som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere - vil det bestemt ikke være hyggeligt at sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise sin aftensmad. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den altså så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Det er der INGEN beregninger lavet af!

2. Den påtænkte vestlige forbindelse er planlagt til at gå lige direkte gennem det store men sårbare drikkevandsreservoir for Aalborgs vandforsyning i Drastrup, hvor den vil forøge indholdet af forurenende stoffer som nitrat yderligere. I et område, hvor nitratinholdet i forvejen ligger blandt Danmarks højeste på 38 mg pr. liter vand (med deraf følgende forøget risiko for mave-tarmkræft). I den nyeste forskning foretaget af Kbh. og Århus Universiteter er det påvist, at risikoen for mave-tarmkræft er 15% ved indtagelse af drikkevand med et nitratinhold på over 5%. En anlæggelse af en Egholmmotorvej vil betyde en yderligere øget kræft risiko hos aalborgensere. For i både anlægsfase og med den etablerede motorvej vil forurening uundgåeligt forøges.

3. Den påtænkte linjeføring ligger desuden igennem et mangeårigt nedgravet asbestdepot ved Mølholm, hvor der vil blive frigivet asbestforurening i luften under byggeprocessen, og det vil føres lige ind til os der bor her og ud i selve Limfjorden. På daglige gåture ved Mølholm kan man ofte samle asbeststykker op skvulpede i vandkanten af fjorden. Med almindelig sund fornuft og viden om, at hele området ved Mølholm rensningsanlægget er bygget ovenpå et kæmpe asbestdepot er det fuldstændig indlysende, at anlæggelsen af en motorvej gennem asbestdepotet vil skabe sundhedsskadelig asbestforurening i luft og vand. Det kan undre at man fra ministeriernes side ikke har villet undersøge de dokumenter der findes i arkiver om den mangeårige opfyldning af asbest i depotet, men bare vil gå i gang med at grave i dem for at anlægge motorvejen. Jeg har gennem de 27 år jeg har boet i Mølholm personligt set olieagtige forekomster i strandkanten og inde på land i vådområderne ved Hasseris å, som vidner om forekomst af andre nedgravede giftige ting. Intet af dette er kortlagt i jeres undersøgelser.

4. Danmark er i forvejen et af de lande i verden med mindst antal kvkm natur pr. indbygger og rangerer på linje med et uland som Bangladesh. Hvis man fremturer med at ville anlægge en motorvej direkte gennem et af de ganske få levesteder for flere truede dyrearter på Egholm, så vil det være et overgreb på den smule natur vi har. Som det er dokumenteret og indberettet i observationer af fagfolk, så bor der såbare rødlistede strandtudser, oddere og flere arter af flagermus på øen Egholm og de er derfor strengt beskyttede af EU direktiver. Der ud over er øen hjemsted for mange andre sjældne dyrearter og fugle der enten bor på eller bruger øen og fjorden som spisekammer, når de kommer på træk.

Jeg vil i min indsigelse citere biolog Esben Buch:

”Miljøkonsekvensrapporten oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Og der beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.

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 oplyser 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 slet ikke en del af dansk ret dengang, da man undersøgte forslag til linjeføringer. 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 politiske årsager.

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 NOGENSINDE 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 relevante gældende lovgivning eller med det juridisk korrekte sigte. Det er slet 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.”

5. Afslutning på indsigelsen.

At Vejdirektoratet har foreslået, at man bare skal skræmme de rødlistede arter væk med hunde har jeg ikke ord for. Sådan en mangel på respekt for natur, lovgivning og demokrati er så rystende uhørt og forkastelig, at jeg vil gøre mit yderste for at imødegå det overgreb det er på naturen og os som borgere. At en offentlig myndighed på den måde forsøger at omgå international beskyttelse af truede dyrearter kan simpelthen ikke være lovligt. Under alle omstændigheder er det en skandale, og den ansvarlige minister bør trække sig med øjeblikkelig virkning.

Jeg har svært ved at se ét eneste fornuftigt argument for en vestlig forbindelse. Det burde være indlysende at lave et ekstra rør og samle trafikstøjen omkring et sted i forbindelse med den forestående renovering af tunnellen og således reducere den samlede indvirkning som den øgede trafik vil få på Aalborgs borgere og på natur og miljø.

Venlig hilsen

Annette Scheibel

Gammel Aavej 13

9000 Aalborg

+45 22981178

annettescheibel@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maya-Margrethe Bøjland Preisler (majsmaya@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Egholm Motorvej
Sendt: 09-01-2024 16:45

Hej, jeg skriver til jer eftersom, jeg synes det er et dårligt tiltag at opføre Egholm motorvejen i Aalborg. Der er flere årsager til, hvorfor jeg anser Egholm Motorvejen som et problematisk initiativ:

1. Økonomi: Jeg mener, at de økonomiske omkostninger ved at bygge og vedligeholde Egholm Motorvejen er for høje i forhold til den merværdi, motorvejen giver.
2. Miljøpåvirkning: Byggeriet af motorvejen har en negativ indvirkning på miljøet, eksempelvis ved at ødelægge natur- og dyreliv og øge luftforureningen i området.
3. Landbrugsjord: Egholm Motorvejen kan kræve ekspropriering af landbrugsjord, hvilket kan have en negativ effekt på landmændene og deres erhverv.
4. Trafikafvikling: Jeg frygter, at motorvejen kan medføre mere trafik og dermed øget trængsel og forurening i området.
5. Alternativer: Der findes allerede eksisterende veje og infrastruktur, som kan opgraderes i stedet for at bygge en ny motorvej.
6. Støjniveau: I de rapporter der er udarbejdet om støjniveau angives der at niveauet vil stige væsentligt i myldertiden og derved være sundhedsskadeligt for de nærliggende beboere.
7. Fritid: Både Egholm og naturområderne på Nørresundby siden og i Aalborg vil blive påvirket af motorvejen og aktiviteter som løb, gåture, sejlsport mv. vil ikke længere være muligt i samme omfang.
8. Tæt på storbyen: Den sidste pointe jeg vil fremføre er at en motorvej så tæt på Aalborg bymidte vil ødelægge det smukke og uforstyrrede udsyn over fjorden - en udsigt jeg ikke finder i Danmarks andre storbyer.

Jeg håber at mit opråb vil tages alvorligt eftersom, jeg synes en kommende motorvej er en stor fejltagelse.

De bedste hilsner fra Maya-Margrethe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 16:29

Kære Transportminister og Folketing

Det er mit klare indtryk, at miljøkonsekvensvurderingen hviler på et meget ufuldstændigt grundlag, så:
Træk anlægsloven tilbage og gennemfør en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges - herunder alternativer med et ekstra tresporet østligt tunnelrør med vendbar trafikretning og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejskapacitet.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Helle Haugaard (hellehaugaard0@gmail.com)
Titel: 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 16:24

Hejsa hermed en stor protest mod 3.Limfjords forbindelse, en katastrofe for mennesker,dyr og miljø.Den motorvej er dømt som fiasko vi har ikke brug for den og alt for mange penge koster det.Vores liv om Aalborg vil være ødelagt for ALTID. Brug nu de penge fornuftigt.Vi forsøger os med et super sygehus som er et katastrofalt projekt det er bygget alt for småt til alle os patienter der bliver syge af støj,asbest,psykiske sygdomme da vi ikke kan opleve natur og dyr.Vi må leve med biler og forfærdelig trafik.Trafik som ødelægger vores huse istedet for at se natur kan vi glo på en vej.Alt ved den 3.Limfjords forbindelse er ødelæggende vores områder med skole,sport,kolonihaver,travbane,lystbådehavnen vil alle blive naboer til en motorvej og støj.Hvis man tænkte Aalborg har sjæl er man da godt og grundigt ved at slå byen og sjælen ihjel folk vil simpelthen ikke bo her.Ny opførte boliger skal allerede kæmpe med støjskærme og grimt ser det ud.Byggeriet og omkostninger står vist heller ikke i spænd med Danmarks miljø og sundhedsplan.venligt Helle Haugaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Dybro (g.dybro@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 15:58

HJÆLP OS!

I Aalborg er vi desperate over udsigten til massiv NY sundhedsskadelig støj.

I Aalborg er vi desperate over udsigten til risiko for frigivelse af dødelige asbestfibre.

I Aalborg er vi desperate over udsigten til at få vores drikkevand forurennet.

I Aalborg er vi fulde af mistillid til dig som minister ved udsigten til en komplet meningsløs linjeføring.
Fuldstændig komplet meningsløs.

Det er vores, vores børns og vores børnebørns liv, der BEVIDST udsættes for fare og mistrivsel. Det er hjerteløst, kynisk og helt ufatteligt, at det kan ske i 2024.

Lyt nu til fagfolk: Egholmforbindelsen løser ingen trafikproblemer, men skaber en katastrofe af enorme dimensioner. Og den er irreversibel.

Tilhængere,- politikere såvel som en lille antal borgere og erhvervsfolk- ved godt alt dette og de har INGEN argumenter. Men de er så bange for ikke at få en 3. Limfjordsforbindelse overhovedet, at de bevidst ignorerer problemerne med Egholmforbindelsen.

Undersøg de alternative forslag til en effektiv, billigere og mindre destruktiv linjeføring.

Hvordan råber vi dig op?

Hilsen en meget, meget bekymret borger
Gitte Dybro
Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: flemming christensen (fc260745@gmail.com)
Titel: Den nye Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 15:39

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.

Flemming Christensen
Lindskovvej 45
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gregers Gregersen (gg@goldtreat.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 09-01-2024 15:22
Bilag: Seks_svar_v0.docx; Foto vedr. asbestforurening.docx; Figurer_drikkevand.docx; Figurer vedr. trafikalløsning.docx; Figur_støj.docx;

Til Transportministeriet.

Høringssvar vedr. evt. 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh
Gregers Gregersen

PS:Jeg vil gerne bede om kvittering for modtaget mail

Miljøødelæggelser

Til lands

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. hjalp Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien 2020-2021, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøj, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.

Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseris Enge og <klostereng nær Limfjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.

Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

"Egholm er en ø i Limfjorden. Det tager kun få minutter at blive sejlet med færgen til Egholm fra færgelejet i Aalborg Vest.... Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene." (Aalborg Kommune, 2023).

En sådan beliggenhed ganske nær en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt. I 2019 fik Egholm en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

"Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!" (Vi elsker stilhed, 2023).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og den vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantager, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Friluftsrådet i en folder fra 2017:

"Ophold i naturen og friluftsliv har stor betydning for den enkeltes mentale sundhed og livskvalitet, for folkesundheden og samfundet som helhed." (Friluftsrådet, 2023).

Til vands

Nord for Egholm hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejsituationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 Ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Erstatningsnatur

Ganske vist indeholder Lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 Ha natur, som ikke er tilgængeligt for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne, hvis de ikke for længst er forsvundet helt fra Egholm. Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 Ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur der ødelægges – og fordi grønne områder er vigtige, både for naturens og for menneskers skyld, bør forslaget om Egholmmotorvejen forkastes.

Drikkevand

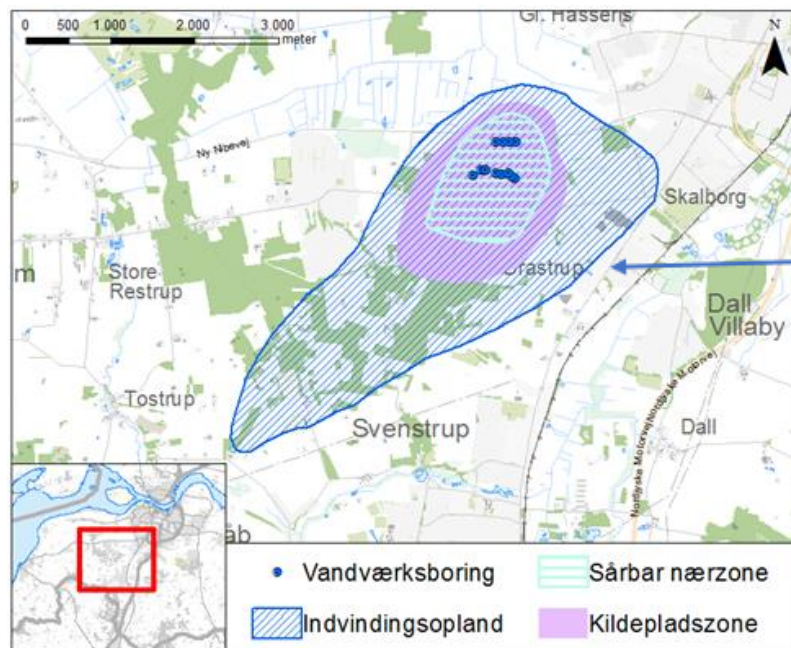
Et af de rekreative områder som ligger meget tæt på motorvejens tracé er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

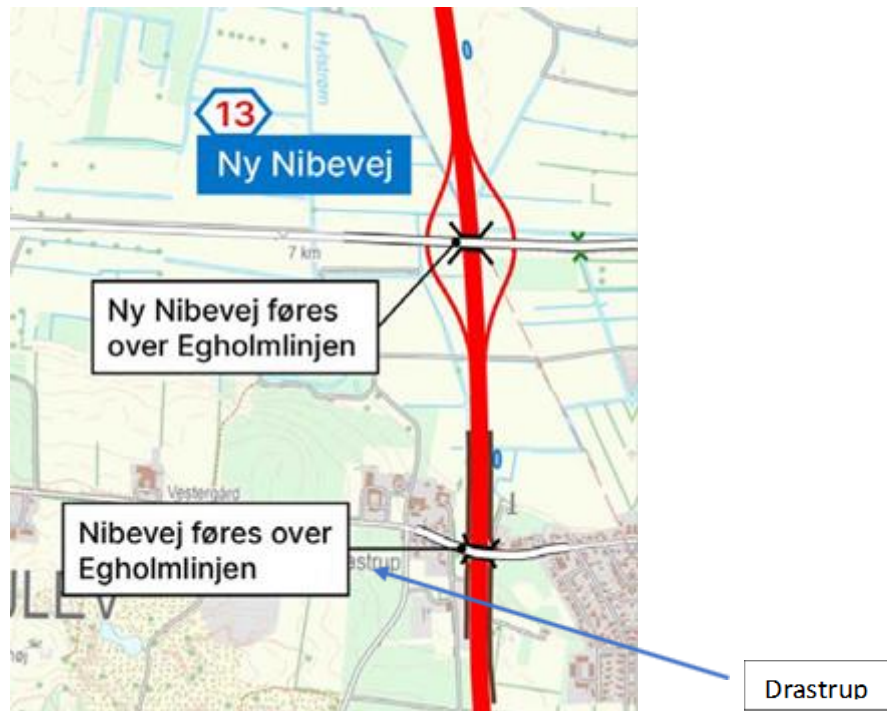
” Drastrup Skov er beliggende mellem Aalborg og Nibe og er et cirka 300 hektar stort skov- og naturområde. Hovedparten er ejet og administreret af Naturstyrelsen.

Tidligere landbrugsarealer blev, som led i en beskyttelse af drikkevandet, ekstensiveret og fremstår i dag som et rekreativt område med skov og afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes. ([Aalborg Kommune, 2023](#)).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.





Anlæg af motorvejen vil sandsynligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen. Nord for Limfjorden gælder der samme betænkeligheder vedr. Lindholm Vandværk i Hvorup, som ligeledes ligger meget tæt på den planlagte motorvej. Derfor bør det foreliggende forslag ikke vedtages.

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarks mest i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

”forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom.” ([Miljøstyrelsen, 2023](#)).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver." ([Miljøstyrelsen, 2023](#)),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme." ([Syddansk Universitet, 2023](#))

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundheds-skadelig støj, med estimeret knap 30.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Effektiv støjdemper på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden. Disse sundhedsmæssige risici for en stor del af Aalborgs borgere er uacceptable og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med +7.6 milliarder kr ikke alene den dyreste løsning, men også den dårligste, idet den ifølge trafikberegninger og -estimer kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnellen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke *"i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer."* (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre, bedre løsninger i den østlige del af Aalborg, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye

Supersygehus. Det gælder for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnellen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, eller den såkaldte City-tunnel, en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet og Otto Anker Nielsen, DTU. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City-tunnel. Et af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen [præsentation af forslaget om en City-tunnel](#)

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag. Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden.



Borgmestersvinget

Kridtsvinget

Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag

anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en gennemgående E45-motorvej, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- forventeligt kortere anlægstid
- øget trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genkoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Alt i alt må et sådant forslag til løsning af de transportproblemer, som bilister oplever i Limfjordstunnellen siges at være både bedre og billigere end det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej. Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Asbestforurening

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

"Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg." ([Nordjyske, 2021](#)).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Figur 2. Foto fra Hasseris Enge ([Geohav, 2021](#))

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør det foreliggende lovforslag **ikke** vedtages.

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

"Egholm er en ø i Limfjorden. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene." [Aalborg Kommune, 2023](#)

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får

optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation." ([Miljøstyrelsen 2016](#)).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark." ([Vejdirektoratet, 2011](#))

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angår biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Foto vedr. asbestforurening



Figurer vedr. drikkevand

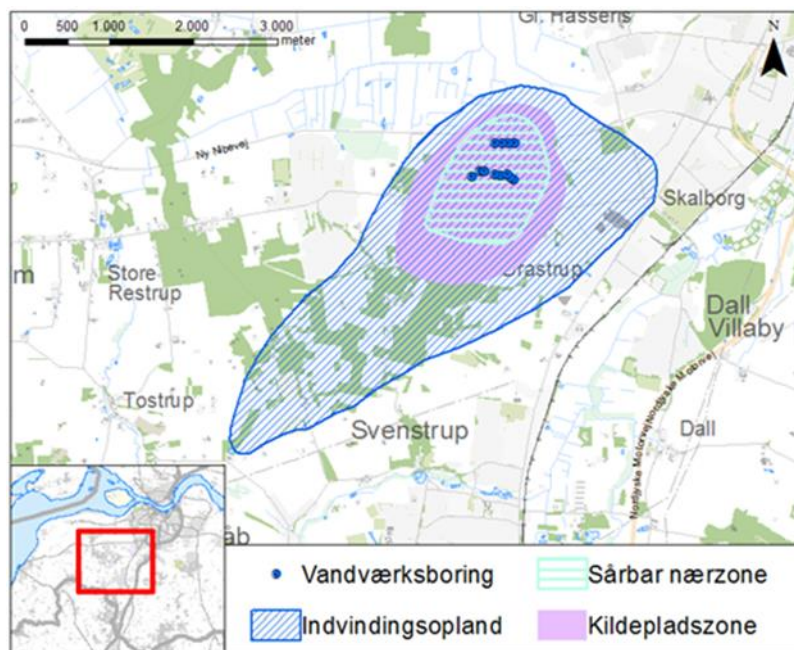


Figure vedr. trafikl løsning



Figur vedr. støj



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tobias Christensen (ttc204@yahoo.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 15:18

Jeg hedder Tobias Theilgaard Christensen, jeg er 26 år gammel og bor i Aalborg, jeg går meget op i naturen og miljøet. Derfor bekymrer planen om en Egholmforbindelse mig dybt. Jeg er faktisk dybt indigneret og rystet over at man fortsat har planer om den forbindelse når der ikke rigtig findes gode argumenter for den.

Jeg har i hvert fald fortsat ikke hørt et eneste godt argument for forbindelsen over Egholm til gengæld er der rigtig mange grunde til at det er en dårlig idé - jeg lister op:

Naturkonsekvenser:

Egholm har nogle rigtig fine naturkvaliteter og der er ingen tvivl om at naturen kommer til at lide af en eventuelt Egholm-forbindelse. Der er observeret op til flere bilag-iv arter på Egholm, såsom odder, flagermus og Strandtudse. Når en art er beskyttet under habitatsdirektivets bilag-iv så må man ikke forstyrre arten ellers dets levested. Egholm er også rasteplads for den Lysbugede Knortegås, en gås som Danmark har et særligt ansvar overfor da hele bestanden på verdensplan raster i Danmark, Egholm er en af gåsens rastepladser. Det er vigtigt at knortegæssene ikke forstyrres eller fordrives fra deres rastepladser, da det kan medføre at de ikke kan klare deres lange rejse til deres ynglepladser. Udover at bevare de arter der lever på Egholm, så mener jeg også det er vigtigt at bevare Egholms rekreative naturværdi, som er helt særlig - tænk man kan føle at man er langt ude i naturen, 10 minutter fra Aalborg Centrum.

På Egholm findes der sårbare arter der er strengt beskyttede på EU-niveau, men det mener man godt kan tilsidesættes for at bygge en motorvej, man mener tilmed at man fortsætteligt kan gå ud og forstyrre og skræmme oddere væk med hunde. Man begrundet det med at det er nødvendigt for samfundet, men hvem er det egentlig lige det er nødvendigt for? Ikke mig i hvert fald, jeg synes det er absolut grotesk at smadre mere natur midt i biodiversitetskrisen og samtidig udvander man naturbeskyttelse mere end det allerede er, streng naturbeskyttelse er jo ligegyldigt hvis man blot kan ophæve det igen, så snart nogen mener det er vigtigere at tilgodese menneskelige interesser.

Klima

Selve anlæggelsen af motorvejsprojektet løber op i en CO₂ udledning på 300.000 ton, men det er bare anlægningen - projektets formål er jo at fremme privatbilismen og understøtte vækst og produktion - alt sammen noget der bidrager til klimakrisen. Jeg mener at det er den helt forkerte vej at gå, det er igen de kortsigtede briller der er på hos beslutningstagerne. Kunne man overveje at satse på bedre og billigere offentlig transport i stedet? Hvad med systematisk samkørsel, så alle ikke sidder ene person i deres bil. Der er mange bedre og mere langsigtede løsninger. Det er grotesk at lave så svinende et projekt midt i en klimakrise.

Sundhed

Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjforurende by, med Egholm-motorvejen vil byen blive endnu mere støjende - faktisk sundhedsskadeligt støjende i følge WHO's retningslinjer. Derudover så er der asbest i linjeføringen, jeg har set det med egne øjne og det er efterhånden veldokumenteret. Det betyder at når arbejdet går i gang vil der blive spredt kræftfremkaldende asbeststøv ud over store dele af Aalborg. Linjeføringen går også igennem 2 store grundvandsområder hvor der bliver pumpet drikkevand fra. Drikkevandet forsyner mere end 1/3 af Aalborgs borgere med drikkevand, der er en stor risiko for at drikkevandet kan blive forurenat bla. Med asbest. Hvis drikkevandet bliver forurenat, så findes der ikke et oplagt alternativ.

Jeg synes det er grotesk at man vil gøre borgere syge og fucke med deres grundvand for at få en motorvej.

Trafik

Et af argumenter for Egholm-forbindelsen skulle være at det aflaster trafikken på E45 og særligt i Limfjordstunnellen. Vejdirektoratets egne undersøgelser viser at det kun er 17% af trafikken i Limfjordstunnellen der kan rykkes til en eventuel Egholmforbindelse og at det i takt med at mængden af biler stiger, vil det slet ikke kunne lettet trykket på E45. Der er også undersøgt hvor meget tid trafikanter der kommer til at benytte Egholmsforbindelsen kan spare ift. Hvis de brugte eksisterende veje, det drejede sig ikke om mere end 7-10 minutter. Med andre ord vil de trafikale problemer ikke rigtig blive løst af Egholmforbindelsen.

Nyere trafikforskning slår det fast at flere veje skaber mere trafik, men er det ikke netop problemet at der er for meget trafik? Skal vi virkelig have flere biler på vejene? Det strider imod al logik, det smadrer klimaet, og det er meget få mennesker der får noget ud af en ny forbindelse. Det er grotesk!

Økonomi

Egholmsmotorvejen er et meget dyrt projekt - ca 10 milliarder kroner siger man at det skal koste, men mon ikke det bliver en smule dyrere, det har sådan nogle projekter det jo med at blive. Samtidig skal Aalborg Kommune bidrage med 600 millioner kroner, selvom det er et vej-anlægsprojekt der burde finansieres af staten. Det er i sidste endne skatteyderene i Aalborg Kommune der kommer til at blive tvunget til medfinansiere projektet uanset om man er for eller imod det, det synes jeg ikke er i orden.

Egholmsforbindelsen tegner end ikke til at være en god samfundsmæssig investering, flere økonomer har været ude og sige at forbindelsen kun vil give et meget lille eller intet overskud.

At prioritere så mange af samfundets penge på et projekt der er naturødelæggende, forurenende og som tilmed ikke kommer til at gøre en mærkbar forskel hverken samfundsøkonomisk eller trafikalt, synes jeg er grotesk. Samtidig så skræmmer vi på undervisnings og sundhedsområderne, der kunne de 10 milliarder nok også bruges. Man kunne også i stedet bruge de 10 milliarder på at gøre noget godt for naturen eller klimaet

Udemokratisk

Hele forløbet omkring Egholmforbindelsen mener jeg har været dybt udemokratisk, det er simpelthen en beslutning der tages henover hovedet på befolkningen. I 2011 hvor vejdirektoratet anbefalede Egholmlinjen, der var der 1500 høringsvar, hvor langt størstedelen var klager imod projektet. Klagerne blev dog fuldstændig ignoreret af politikere og vejdirektoratet. Der stod det klart at klager ikke rykker noget, der findes ikke et uvildigt klageorgan hvor borgerne er repræsenteret. Vi står i en situation hvor Vejdirektoratet kun står til ansvar overfor sig selv og politikerne, det vil sige at mangelfulde og fejlbehæftede VVM'er kan passere. Det mener jeg er farligt, et godt eksempel er at de tilsyneladende ikke har fundet asbest i forbindelse med deres miljøundersøgelser - Hvilket virker underligt når man som borger blot kan gå en tur på en af de strande der ligger i linjeføringen, eksempelvis mellem Mølholmsøerne og Hassersis å, og finde asbestrester som ligger frit fremme i strandkanten. Men det er selvfølgelig i politikernes og Vejdirektoratets interesse at der ikke er asbest, for det fordyrer jo processen og i værste fald kan det fælde hele projektet, så man har måske konstrueret miljøundersøgelserne således at man ikke finder asbesten. Det er dybt bekymrende og dybt udemokratisk.

Der er også lavet op til flere meningsmålinger omkring Egholm-forbindelsen, og ikke i en eneste har der været et flertal for forbindelsen, der er sågar et eksempel på en undersøgelse hvor kun 28% så Egholmforbindelsen som den bedste løsning. Det er blevet tydeliggjort mange gange at befolkningen ikke ønsker forbindelsen, men politikerne har magten og de arbejder fortsat for at få forbindelsen indført, det mener jeg også er udemokratisk, skal politikerne ikke repræsentere befolkningen?

For mig ser det ud som om at interesserne for få magtfulde personer prioriteres over den brede befolknings interesser. De eneste jeg kan se der får noget ud af en Egholmforbindelse, det er bil/fossillobbyen, bygherrerne, asfalt/beton-baronerne og måske nogle få erhvervsdrivende der kan have gevinst af den nye vej. For den brede befolkning bringer Egholmforbindelsen kun død og ødelæggelse, men det er jo ikke politikernes problem - Det kan jo være der vanker en toppost i en betonvirksomhed hvis man får presset

Egholmslinjen igennem. Det er i alle henseender et dybt grotesk og uigennemtænkt projekt, som politikerne af en eller anden grund er virkeligt ivrige for at få igennem for enhver pris - Jeg ser det som værende lidt mistænkeligt.

Jeg ser gerne at projektet stoppes og at der i stedet tænkes i langsigtede og bæredygtige løsninger!

DBH Tobias

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nanna Zimmer (nannazimmer@gmail.com)
Titel: Høringssvar: motorvej over egeholm
Sendt: 09-01-2024 15:15

Høringssvar: Frygter konsekvenserne for natur og mennesker.

Meget tyder på, at det både kan have fatale konsekvenser for natur og mennesker, at etablere den nye motorvej.

Det virker som en uholdbar løsning, når man kigger på de kriser vi står i på nuværende tidspunkt. Lad os bruge vores ressourcer på en bæredygtig måde, der er til gavn for både mennesker og natur - i stedet for at bruge flere penge på det der skader.

Jeg er imod motorvejen over Egeholm.
Artikler med saglig information taler for sig selv.

Vh Nanna Zimmer
Fræervej 9B
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:29

Venligst send kvittering for modtaget høringssvar.

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO₂ udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO₂ ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m³ havbundssediment (muligvis forurennet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

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

Kaj Lauritsen
Egholm 51, 9000 Aalborg
Mobil 30559046
Mail betty@egholm51.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:26

Venligst send kvittering for modtaget høringssvar.

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO₂ udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO₂ ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m³ havbundssediment (muligvis forurenset med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

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

Mona Lisa Dahms

Peder Skrams Gade 3, 9000 Aalborg

Mobil 2369 3537

Mail mona.dahms@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse - Klima, miljø og biodiversitet
Sendt: 09-01-2024 14:25

Vi står midt i to alvorlige kriser, en klimakrise og en biodiversitetskrise, hvor vi også herhjemme på næsten daglig basis mærker konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer.

Nu vil staten så anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø og biodiversitet negativt. Det mener jeg er en GIGANTISK MISFORSTÅELSE og i det følgende vil jeg argumentere for dette synspunkt.

Aalborg har i forvejen Danmarksrekord mht. CO₂ udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO₂ ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i denne klimakrise. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab og den truende miljøkatastrofe pga. Nordic Waste, Randers, kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m³ havbundssediment (muligvis forurennet med asbest) give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, der ikke kan genskabes, så som sand, grus, kalk og ler.

I forhold til biodiversitetskrisen vil anlæg af motorvejen betyde en alvorlig trussel mod dyrearter beskyttet af EU's Habitatdirektiv som Bilag IV-arter. Det vil også betyde, at mange bynære grønne områder vil blive ødelagt som rekreative områder, inkl. rigkær i Østerådal og strandeng ved Klostereng og Egholm Hage, to landskabsformer som Danmark i hht. EU's Habitatdirektiv skal passe særligt på Disse områder bliver ødelagt både for dyr og mennesker, og bynær erstatningsnatur i forholdet 2:1 bliver svært at opdrive. Disse miljøødelæggelser bidrager til at øge den allerede meget alvorlige biodiversitetskrise herhjemme.

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

Betty Bøttger

Egholm 51, 9000 Aalborg

Mobil 26149270

Mail betty@egholm51.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: villy outzen (villyoutzen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:25

Nej til en motorvej over Egholm.

Af flere årsager vil det være en KATASTROFE.

Støjforurening- endnu flere borgere i byen bliver udsat. Nu ikke kun fra den østgående motorvej

Destruktion af biodiversitet- et smukt naturområde med stor rekreativ værdi for borgerne bliver ødelagt

Drikkevand og asbest- en uoverskuelig forureningskatastrofe er desværre meget sandsynlig

Som by taber Ålborg ATTRAKTIONSVÆRDI

Med flere trafikale problemer nu også med til- og frakørselsveje i hele det østlige område, særdeles dårligt landsimage på støj- og drikkevandsområdet og disrespekt for det kreative og miljøvenlige.

Det er indlysende tåbeligt at klemme en by inde mellem to motorveje. Selve beslutningen omkring motorvejen er udemokratisk. Den arrogante afvisning af en folkelig debat og den bevidst manipulerende korte høringsperiode stinker af korruption og magtmisbrug. Hvis det ender med en egholmmotorvej, så ender det også med en splittet bybefolkning. Hvorfor ikke tilstræbe en by som alle er stolte af ?

Villy Outzen

Lyngholmsvej 72 9200 Ålborg SV

Borger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Kalinka Sand Knudsen (kalinka.knudsen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:25

Jeg henvender mig for at dele mine bekymringer vedrørende planerne om Egholm Motorvej. Jeg er overbevist om, at dette projekt vil have betydelige konsekvenser for vores miljø, klima og biodiversitet.

Det forventes, at motorvejen ikke kun påvirker dyreliv og naturbeskyttede områder, men også vil bidrage markant til CO2-udledning og øge antallet af biler på vores veje. I lyset af den igangværende klima- og biodiversitetskrise mener jeg, det er afgørende at undlade at implementere tiltag, der forhindrer den nødvendige håndtering af disse kriser.

Derudover vil motorvejen potentielt ødelægge Egholm, et værdifuldt grønt område nær Aalborg, som er af stor betydning for både dyreliv og lokalsamfundet.

Med venlig hilsen
Kalinka Knudsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Katrine Jacobsen Hasager (katrinehasager@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 14:13

Til rette vedkommende

3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil være en katastrofe for både mennesker og miljø. Når jeg tænker over hvilket støjinferno der vil ramme Nørresundby og den vestlige del af Aalborg, hvilket dyreliv man vil ødelægge, faren for at (gen)opdage fortidens synder i form af et nedgravet asbestdepot, ødelæggelse af et af Nørresundbys eneste naturområder, forurening af et sårbart drikkevandsområde – alt sammen for en oldnordisk løsning på måske 10 minutters kortere transporttid.

Det er ikke bare dumt, det er også sørgeligt for vores børn, børnebørn og oldebørns vegne – og spild af skattekedernes penge der kunne bruges på velfærd!

Det gør mig oprigtigt trist helt ind i hjertet. Håber meget I vil genoverveje om Egholmforbindelsen overhovedet giver mening – jeg har i al fald svært ved at se logikken i galskaben.

De bedste hilsner

Katrine Hasager

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karin Bisgaard Jørgensen (dodos@live.dk)
Titel: høringssvar ang. d. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 12:43
Bilag: Den tredje limfjordsforbindelse#Jan2024.docx;

Vedhæftet finder i mit høringssvar.

Vh. Karin B. Jørgensen

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Aalborg d. 09.01.2024

Den tredje Limfjordsforbindelse

Kære politikere og beslutningstagere i transportministeriet og vejdirektoratet.

Det er uacceptabelt, udemokratisk – og ifølge EU-habitatdirektivet er det ulovligt, at etablere en motorvej over Egholm, når der findes en anden løsning! Argumenterne **MOD** denne løsning står i kø!

Argumenter som bl.a.

1. forbindelsens forrentning
2. CO-2 belastning i anlægsfasen
3. risiko for forurening af grundvandsressourcen
4. 52 asbestdepoter i linjeføringen – dokumenteret i Rigsarkivet
5. støjforurening vil ifølge VVM være over WHO's grænsesatte værdi på 53 dB
6. ødelæggelse af naturområder/fravigelse fra EU-habitatdirektivet
7. trængsels reduktion i Limfjordstunnelen er ifølge sidste VVM opdatering kun på 23%
8. den korte høringsperiode

Nogle ministre og andre politikere virker forhippet på at få deres navn støbt i betonen på motorvejen, i håb om anerkendelse for endelig at have løst de trafikale udfordringer ved Limfjordstunnelen. Men Egholm projektet er dateret, der er sket en hel del siden det politiske forlig i 2014, og uanset hvor mange faunabroer man bygger, bliver asfalt og beton aldrig en grøn løsning. Egholm forbindelsen har, ifølge VVM rapportopdateringen fra 2020, minimal trafikal effekt!

Det vil også klæde transportministeren og vejdirektoratet at følge loven, og dermed ikke lave flere VVM undersøgelser, borgerhøringer (2011) eller trafik forlig uden **klar** lovhjemmel! Ligeledes blev der ved et trafikforlig, enighed om at stemme for Egholmforbindelsen ved kommende anlægslov høring – før VVM opdateringsrapporten og borgerhøringen var færdig i 2021. Altså var politikkerne efter min opfattelse, ikke interesseret i hverken et bliver klogere på VVM-resultatet, eller borgernes mening! - Det er, ifølge jurist Louise Faber, tvivlsomt lovligt! Ligeledes er det ulovligt at Aalborg kommune tilbyder at betale 600 mio. kr. til Egholmforbindelsen, der er ingen lovhjemmel hertil.

Jeg er imod en motorvej over Egholm af flere grunde

1. **Ødelæggende for natur og dyreliv** i de få grønne områder der er tilbage i Aalborg og Nørresundby og ligeledes Dall, Dall Villaby og Drastrup Enge – rekreative områder der dagligt benyttes af mange - mange mennesker
2. **Øget forurening, støj og trafik!** Direkte modsætning til Aalborg Kommune og regeringens ønske om at gøre Aalborg og Danmark mere grøn og miljøvenlig. - Det giver hverken logisk eller "grøn" mening at kapsle Aalborg ind mellem 2 motorveje!
Ligeledes er vejene i Aalborg vest ikke egnet til øget trafik, især da den ny plusbus kræver sin plads. *"Det er oplyst, at VVM – redegørelsen for Egholm ikke er baseret på 70% beregningsmodellen, men på gamle tal fra 39% modellen. Hvis dette er korrekt, har borgerne diskuteret en VVM – redegørelse*

som er forkert, og viser mindre negative konsekvenser af CO₂ gassernes virkning på miljøet, end Folketingets Klimaudvalg har forlangt". (Jan Nielsen 7.04.2021 – Enhedslisten).

Drikkevand: risiko for at forurene 30% af drikkevandet i Aalborg!

3. Størstedelen af Aalborgs industri ligger i Aalborg Ø. og Nørresundby Ø.

- Der er udarbejdet en overordnet plan for "Infrastruktur i Aalborg Øst". Af denne fremgår, at ruten langs Øster Uttrup Vej er den foretrukne rute for en stor del af den tunge trafik til Aalborg Havn. Det vil næppe være muligt at ændre dette rutevalg.
(<http://www.aalborgkommuneplan.dk/kommuneplanrammer/oest-aalborg/erhverv-oest/default.aspx 23-01-2017>)

Ligeledes vil Nordlys indenfor de næste 3 år, bygge nyt hovedkvarter for koncernen, en arbejdsplads der skal rumme ca. 700 medarbejdere – blot få hundrede meter fra tunnellen.

Det nye supersygehus i øst forventes åbnet i 2026, altså flyttes mange tusinde arbejdspladser fra midt til øst – logisk at udbygge vejnettet her, hvilket ligesom ovenstående taler for en tredje limfjordsforbindelse i øst, i form af en tunnel mere eller andre forslag til østlig linjeføring. Derudover er der for nyligt kommet et forslag til østlig linjeføring, der er fremsat af civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning ved Aalborg Universitet **Anker Lohmann-Hansen**. I starten af december 2021 er han kommet med et nyt forslag til udbygning af E45, **Citytunnel**, som er udviklet efter samtaler med en af Danmarks mest kendte professorer på trafikområdet, Otto Anker Nielsen, DTU. Se www.en-3-limfjordsforbindelse.dk

4. Økonomi – er Egholm-linjen overhovedet rentabel?

D. 15. april 2021 kl. 10.08 havde P4 Nordjylland en af Danmarks fremmeste eksperter på området for trafikforskning i radioen – Jeppe Rich fra DTU <https://orbit.dtu.dk/en/persons/jeppe-rich> Han udtalte, at Egholmlinjen var en meget dårlig løsning, både samfundsøkonomisk og miljømæssigt. Ja faktisk udtalte han, at Egholmløsningen miljømæssigt var direkte i strid med de begrundelser i infrastrukturplanen, der blev anvendt for nogle af de andre investeringer. Løsninger der skulle sætte miljøet højt. Trafikforsker Jeppe Rich udtalte, at Egholmlinjen er en samfundsmæssig meget dårlig løsning, samtidig med, at den lå lige på grænsen til rent faktisk at give et samfundsmæssigt negativt afkast. I hvert fald var den helt i bund på alle parametre, både trafikaflastning, økonomi og miljø, når Jeppe Rich udtalte sig om den. Jeppe Rich udtaler også, at det ikke giver mening at lave den linjeføring over Egholm, når der findes et meget bedre alternativ. Et tunnelrør, ved siden af det eksisterende på E45.

Omkostningerne for os i Aalborg er – ud over de 600 mio. kr. som vi kunne have fordelt til vores børn og gamle i stedet – at vi får mere støj, ødelagt vores grundvand, fjernet de mest unikke rekreative områder – ja Aalborg og Nr. Sundby bliver efter min mening ødelagt.

Kære politikere, lyt nu til os borgere/vælgere, jeg og mange andre ønsker en tredje Limfjordsforbindelse i Øst

Aalborg d. 09.01.2024

Med Venlig Hilsen

Karin Bisgaard Jørgensen
Lindskovvej 1
9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Camilla Rosenkilde (camillarosen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 10:20

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder – åndehuller som vi borgere nyder og som giver os en oplevelse af ro og genopladning i en ellers støjfyldt hverdag. Der er en håndfuld fritidsaktiviteter som ro- og kajakklubber, en SUP-/surfklub, en vinterbadeklub og et par sejlkubber ved fjordområdet nær Egholm, som vil blive negativt påvirket. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub, men blot til gå-, cykel- eller løbe-turer, samt sommer aktiviteter i Friluftsbadet. 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 burde bevares og beskyttes.

En anden grund til, at jeg mener at Egholmlinjen er uacceptabel, er at linjeføringen går igennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem 30 år har lavet en kæmpe indsats for at beskytte med bl.a EU midler. 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.

Støjpåvirkningen som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby, virker ude af trit med nutiden. Jeg vil ikke acceptere, 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, 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.

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, giver støjgener samt forurener vores drikkevand.

Med venlig hilsen
Camilla Rosenkilde Collins

Til: arp@trm (arp@trm), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Møller (mette.klaverstemmeren@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 09-01-2024 09:14

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

Det er dybt frustrerende som borger at opleve:

1. Politikere og ministerier, der ikke ønsker en dialog.
2. Usammenhængende miljøundersøgelser i området.
3. Ingen nysgerrighed til historiske lokale tal og fakta.
4. Manglende fremtidsudsigter til en grøn omstilling.
5. Ødelæggelse af et rekreativt grønt område for borgere.
6. Usikkerhed omkring asbest beholdninger.
7. Manglende kommunikation om støjgener
8. At kritikken fra bekymrede borgere ikke tages seriøst.
9. At bedre løsninger er mulige - også økonomisk set.
10. Egholm er en unik natur som få byer har.

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

Venligst Mette Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Iversen (iversenlone1@gmail.com)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 09-01-2024 08:32

Til Trafikministeriet

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster 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.

Jeg undrer mig over, at Vejdirektoratet finder det foreneligt med VVM-direktivet at opdatere VVM'en for kun én linjeføring. Endvidere undrer jeg 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.

Det er IKKE korrekt, at der ikke foreligger et tilfredsstillende alternativ – for det er ikke blevet undersøgt! Der er ganske rigtigt lavet analyser af flere alternativer, men det helt væsentlige er, at der i 2006 var et østligt alternativ på 10 kørespor, som i 2011 blev øget til 12 kørespor – begge med to ekstra rør under Limfjorden ud over den nuværende. Denne løsning blev fravalgt pga. store omkostninger. MEN der blev aldrig trods opfordringer undersøgt en model med blot et enkelt ekstra 3-sporet rør med mulighed for at vende trafikretningen ved spidsbelastning. Ole Birk Olesen, skiftende transportministre og senest Thomas Danielsen har afvist at få lavet en beregning på og undersøgelse af dette oplagte alternativ. Der er derfor ikke grundlag for at sige, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer, så længe denne mulighed ikke er undersøgt. Derfor bør der ikke kunne ses bort fra Habitatsdirektivet for odder, og dermed kan motorvejen ikke etableres over Egholm. Et stort flertal af beboerne i Aalborg ønsker ikke en motorvej over Egholm, men en langt mindre naturindgribende løsning med et ekstra tunnelrør med 3 spor. Derfor bør projektet sættes på pause, og alternativet med et ekstra 3-sporet rør bør hurtigst muligt undersøges og budgetafklares.

Med venlig hilsen

Lone Iversen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Camilla Bostrøm Madsen (cbm0404@gmail.com)
Titel: Høringssvar om den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 09-01-2024 08:32

Camilla Bostrøm Madsen
Hobrovej 70A
9000 Aalborg

En motorvej over Egholm vil skade det fantastiske naturfrirum som øen idag udgør for Aalborgs og omegns indbyggere. Øen er et skønt opholdsrum med shelter, skov og mulighed for smukke gå- og badeture. Derudover er øen – jf. diverse rapporter – hjemsted for flere rødlistede arter og et motorvejsprojekt vil således påvirke biodiversiteten.

Derudover er det usammenhængende at vi i en tid med klimaforandringer og tiltag mod klimaudledningssgasser, at vi udbygger netværket for privatbilisme. Vi burde derimod bruge de penge (som i øvrigt er en kæmpe investering!) på projekter der giver incitament til at flytte personer fra privatbilisme til offentlig transport ved at investere mere i den kollektive trafik.

Jeg håber meget, at I vil tage mit høringssvar til overvejelse og DROPPE projektet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 01:27
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse trm.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

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 vandrerruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at 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.

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 Fødevarerklagenævnet samt EU. Jeg vil således gøre midt 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.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Line Tarber
Malden Alle 11
2791 Dragør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 00:51
Bilag: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse trm.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte,

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

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 vandrerruter i dag ligger placeret. Jeg er klar over, at 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.

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 Fødevarerklagenævnet 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.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebacken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 00:00
Bilag: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm trm.docx;

Til Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelser vedr. ovennævnte.

Med venlig hilsen
Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen

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. Jeg er klar over, at 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.

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 Fødevarerklagenævnet 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.

Vi er rigtig mange Nordjyder, der er helt uforstående overfor, at Trafikministeren/Trafikministeriet ikke overhovedet vil i dialog – herunder ikke vil gennemføre en fornyet undersøgelse af en østlig linjeføring. Denne kendsgerning sætter et stort spørgsmålstegn ved vores demokratiske model.

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vibeke Gaunoux (vgaunoux@yahoo.dk)
Titel: Att. Transportministeriet og Vejdirektoratet vedr. d. 3 limfjordsforbindelse i Nordjylland
Sendt: 08-01-2024 23:47

Til rette m. fl ansvarlige vedkommende, som på hele Danmarks skatteborgeres vegne og Statens samlede økonomiske projekter, er med til styre økonomien og logikken i dette projekt:

Aalborg 8/1-24

Prestige og magt over økonomi, natur og klima, behov, logik og sund fornuft

Den efterhånden så berømte 3 limfjordsforbindelse i Nordjylland, som, i hvert fald på papiret, har manifesteret sig til, at være en vestlig forbindelse, der skal pløje sig igennem et område med fremragende natur og smadre en i forvejen meget lille ø – Egholm, virker efterhånden mere som et magtfuldt prestigeprojekt end et reelt økonomisk, natur og klimavenligt, logisk og fornuftigt projekt, hvor det er den sunde fornuft der styrer. Det opleves som en politisk basta beslutning, hvor hørings svar er ren proforma, trods det, at man som folkevalgt politiker skal favne den brede befolknings holdninger.

Netop natur og ikke mindst klima, er på hele verdens dagsorden i disse tider og ser man på naturen alene i Danmark, så fylder den sølle ca. 15 %, heraf 0.5 % vild natur af Danmarks samlede areal iflg. Danmarks Naturfredningsforening. Det sidste breaking news er, at politikere i Aalborg Kommunes By og Landskabsudvalg ikke mener, at Staten laver nok erstatningsnatur i forbindelse med den 3 vestlige limfjordsforbindelse. Der bliver ligefrem udtalt, at der i Aalborg Kommune ikke er ret meget natur!! **Med andre ord, tager vi natur med den ene hånd, og så bygger vi erstatningsnatur med den anden! Hvor er logikken og den sunde fornuft henne og hvad med økonomien?** Desuden er der et miljøbelastet spørgsmål ift asbestaffald, som på papiret er blevet undersøgt, men ikke desto mindre ligger der synligt asbestaffald, som skyller ind på land. Hvem ved egentlig hvor meget asbest der kan dukke op til overfladen, og hvem vil tage ansvaret når den dag kommer? Og hvad med netop Danmarks Naturfredningsforenings udtalelser om at bevare Egholms dyrebare dyreliv, i den i forvejen begrænsede danske natur? Hvem lytter til det og tager ansvar?

Det har i årevis været undervejs, at der er behov for en 3 limfjordsforbindelse, og der er da også brugt tid og penge på at undersøge muligheden for enten en østlig forbindelse – et 3 tunnelrør eller en vestlig forbindelse over Egholm, hvor den vestlige forbindelse politisk set er valgt, trods massiv kritik og modstand fra dele af især lokal befolkningen. Det helt store spørgsmål er, hvorfor der ikke sideløbende med andre projekter i Aalborg Kommune, tages stilling til, om planen efterhånden overhovedet holder og om det alligevel bedre kan betale sig at ændre planen, og ikke holde fast i en basta løsning, bare fordi, at nu er det besluttet? Som tiden går og verden forandrer sig, er det så overhovedet længere den bedste løsning?

Der er rigtig meget der skurrer. Aalborg Kommune har de senere år gjort mange tiltag, der skal begrænse biltrafikken i byen. Hele Vestbyen, som Egholm er en del af, er omlagt, så den nye Plusbus kan få plads. Det tidligere friluftsbad har gennemgået en total renovering og er blevet til hele byens lukrative og grønne friluftsområde Vestre Fjordpark. Der er brugt mange penge og ressourcer på disse løsninger. Biltrafikken i byen skal begrænses, og så vil man samtidig bygge en bynær motorvej som vi kan fylde biler på. Det hænger ikke sammen!

Efterhånden er det som om, at både økonomi, logik og sund fornuft taler mere for en østlig forbindelse. I forvejen ved vi, at den koster mindre og kræver færre ressourcer at udføre – og det er i sidste ende trods alt skatteborgernes penge der er på spil. Der ødelægges mindre natur. Der er industriområde på begge sider af fjorden med mange arbejdspladser. På Aalborgsiden fx det kommende super sygehus – (hvis budget for længst er overskredet, men vi lader som om, at vi har penge nok?), AAU, UCN og Aalborg Seminarium. Det er nemmere at koble sig på den eksisterende motorvej. I sidste ende er det et spørgsmål om en fælles samvittighed – hvem skal "betale" for samtlige konsekvenser i den sidste ende?

Med venlig hilsen Vibeke Gaunoux

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sara Sabzevari Jensen (sara05.sabzevari@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 08-01-2024 21:45

Høringssvar – Egholm motorvej

Nej tak til Egholm motorvej!

Som størstedelen af Aalborgs befolkning kan jeg hverken forstå eller acceptere, hvorfor etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen stadig er på tale. Fordelene, hvis man overhovedet kan tale om fordele for at bygge Egholm motorvej, drukner i en stor mængde af langt større og omfangsfulde konsekvenser samt modargumenter. Disse konsekvenser og argumenter er blevet påpeget et utal af gange, herunder fastslået i andre høringssvar. Jeg vil gerne understøtte og gentage nogle af de allerede nævnte.

Motorvejen over Egholm strider direkte imod klimamålsætningen om 70% reduktion af CO₂-udledningen i 2030. Dette skyldes blandt andet en forøgelse af privatbilismen. I takt med en øget biltrafik, vil mennesker også lide under øget støj- og luftforurening.

Biodiversiteten rammes også grundet motorvejen. Danmark har som en del af EU forpligtet sig til at beskytte fredede og truede arter. Arter, der befinder sig på og omkring Egholm.

Med motorvejen risikerer vi forurening af drikkevand, en forringelse af borgernes trivsel og unødvendig dårlige fremtidsudsigter for Egholm. Dette er blot få konsekvenser, og de er groft beskrevet.

Egholm Motorvej er et 50 år gammelt, forældet forslag - tiden løber ud, og der er derfor ikke plads til stædigt at holde fast i et nyttesløst projekt. Vi har brug for akut handlekraft for at stoppe denne proces, der næsten er i mål – alt andet vil være endnu et bidrag til miljø- og klimakrisen.

Og hvis økonomien kan være en motiverende faktor for ikke at bygge motorvejen, så kunne de 9 mia. kr., der bliver brugt på den 3. limfjordsforbindelse, investeres i projekter med langt større udbytte for fremtiden. Et forslag ville være at omlægge transportsektoren og fokusere på den offentlige transport.

Jeg gentager: Nej tak til Egholm motorvej!

Venlig hilsen

Sara Sabzevari Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Glerup (hglerup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Anlægslov 2023-2024 / 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 21:14
Bilag: Høringssvar til Anlægslov om den 3. Limfjordsforbindelse - 2023-2024.docx;

God aften

Sender her mit høringssvar til ovennævnte og beder om kvittering for rettidig modtagelse af denne.

Pf. tak

Venlig hilsen

Henrik Glerup Gjørtz
Poul Anker Bechs Vej 176
9200 Aalborg SV

Høringssvar til Transportministeriets Anlægslovs høring 2023-2024 (trm@trm.dk og arp@trm.dk):

Den planlagte vejføring af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm bør ikke gennemføres af bla. nedenstående grunde:

Al for lidt "Value for money" – Ringe samfundsmæssig forrentning.

Overordnet er der med den forventede fremskrivning af trafikken al for lidt "Value for money" i den vejføring over Egholm, som anlægsloven forventes at pege på. Iht. Vejdirektoratets beregninger viser nu en "Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone på 0,1", det vil jeg tillade mig at tvivle på. Eksempelvis nævnes en gevinst på 582 mio grundet antal øgede kørte km, hvilket medfører stigende afgifter for bla. benzin- og dieselaftgifter, hvilket ikke hænger sammen med den gradvise udskiftning af fossilbiler til fordel for bla. El-biler, som man sjovt nok bruger under temaet støj.

Ikke nok med at den i forvejen er ekstremt dyr i forhold til andre motorvejsanlæg (flere gange påvist af eksperter), den vil (iflg. Vejdirektoratet selv) kun aflaste den eksisterende E45 i den østlige del af Aalborg / Nørresundby i en korte årrække, hvorefter det alligevel vil være nødvendigt at udvide den østlige eksisterende tunnel med yderligere rør / spor, hvilket medfører en **yderligere udgift til den tid på omkring 5 mia.**, hvorfor det vil være naturligt kun at satse på udvidelsen af den eksisterende forbindelse, der både vil være langt mere effektiv, billigere og ikke mindst holdbare løsning i og med at udvikling og industri langt primært sker i den østlige del af Aalborg (Aalborg Havn / Supersygehuset / Universitetet)

En yderligere tunnel over Limfjorden vil ikke muliggøre transport af større objekter, som nogen har anført som et kriterie for Egholmforbindelsen.

Iht. Vejdirektoratets beregninger vil den maksimale besparelse tidsmæssigt ved en Egholmsforbindelse være 7,5 minut for den del af befolkningen, der enten kommer fra eller skal til den vestlige del af Vendsyssel, men da arbejdspladserne i og omkring Aalborg primært ligger i den østlige del af Aalborg, vil den tidsbesparelse gå fløjten da man så vil skulle igennem Aalborgs travle midtby for at komme fra vest til øst med de udfordringer / kører det uundgåeligt vil medføre.

En udvidelse af den østlige forbindelse fra starten vil klare hele problematikken i og med den ligger hvor tingene (udbygning, industri dermed trafikken) sker.

STØJ – I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Bedre Trivsel og Sundhed"

Den planlagte Egholmlinie skærer igennem et meget fredeligt område med pt. meget begrænset støj og ro, og vil tilføre uforholdsmæssigt meget støj til yderligere 26.000 beboere, der bor i hele den vestlige del af Aalborg og Nørresundby – hvilket allerede er erkendt af Vejdirektoratet. Vejdirektoratet kalkulerer med gennemsnitsstøj over hele døgnet på 58, dvs. dækker over noget lavere om aftenen, endnu lavere om natten til over 80 dB i dagtimerne. Iht. WHO er støj over 53 dB sundhedsskadeligt, så det er helt uforståeligt at Vejdirektoratet så arbejder med 58 dB og så som gennemsnitsværdi.

Da den planlagte motorvej forventes hævet over eksisterende niveau hen over Sofiendals Eng / Hasseris Enge samt Lindholm på Nørresundby siden vil støjen spredes langt mere end det forventes, den

eksisterende Ny Nibevej giver allerede fra 58 – 60 db i forvejen. Endvidere giver det ikke mening at områder, hvor folk for en stor dels vedkommende opholder sig døgnet rundt, må udsættes for min. 58 dB (gennemsnitligt – og i hverdagen meget mere), hvorimod rekreative områder / fritidsområder etc. hvor folk kun opholder sig i begrænsede perioder, kun må belastes med op til 53 dB.

Derudover bliver virkningen af høje støjskærme planlagt placeret ved Dall, Skalborg og ved Nørholm vej, indkalkuleret i gennemsnitsværdierne for andre områder, bla. Sofiendals Enge / Hasseris Enge samt Lindholm, hvilket slet ikke giver mening og kun kan forstås som en måde at pynte på de reelle tal ! Herudover er de i den tidligere VVM fra 2021 planlagte støjskærme hen over Sofiendal Enge / Hasseris Enge blevet fjernet (dvs. at den støj der tidligere lå til grund for støjskærmene, nu pludselig ikke længere berettiger til opsætning af støjskærme. Med den primært herskende vestenvind, vil støjen i både anlægsfasen samt efterfølgende have frit spil og det bliver et mareridt for de nærliggende beboere.

Vil være langt nemmere, billigere samt aflaste i forvejen støjplagede beboere hvis den eksisterende østlige forbindelse bliver udvidet med ekstra rør og støjdæmpning.

DRIKKEVANDS RESOURCER - I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Renere Natur og Miljø"

Den planlagte vejføring vil gå henover 1/3 af Aalborgs sparsomme grundvandsreservoirs (Drastrup og Sundby-Hvorup), som er blevet vogtet nidkært over i mange år med flere pålagte begrænsninger for haveejere i områderne. En motorvej samt bygningen af denne vil medføre stor risiko for forurening og dermed mulig mangel på drikkevand.

Vil ikke give problemer ved en udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse.

Miljøpåvirkning:

Der er store udfordringer med mængden af **CO2** der udledes – både under bygningen af motorvejen og efter igangsættelse og ikke mindst efter de forventede 50 års levetid. Vejdirektoratet har beregnet at denne vestlige forbindelse ud over dette også vil genere yderligere 2400 daglige ture bare fordi den er der med ekstra udledning til følge, selvom man forventer flere ikke-fossil biler senere.

En østlig udvidelse i stedet vil ikke genere et behov i nær denne størrelsesorden

Asbest - I strid med RUS Indsatsområder om bla. "Renere Natur og Miljø"

Allerede dokumenterede asbestdepoter ved Limfjorden, Lindholm og ved Dal, der vil skulle håndteres på en sikker måde, men som potentielt kan blive en forurenings-katastrofe.

Vil ikke give problemer ved en udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse.

Dyreliv på Egholm / Natura 2000 område (Overtrædelse af EU-direktiv)

Byggeriet vil forstyrre og gribe ind i flere fredede Bilag IV dyr og fugle i strid med EU-direktivet omhandlende Natura 2000 områder, og derudover vil Vejdirektoratet med særdeles kritisable metoder skræmme en del af de fredede dyr (Bilag IV-arter) fra Egholm og Lindholm Å, på trods af at der reelt eksisterer alternativ(er) til Egholm linien, men som Transportministeren/Ministeriet og Vejdirektoratet hårdnakket lukker øjnene for.

Dette er bragt til EU for at stoppe denne ulovlige fremgangsmåde.

Vil ikke være et problem ved udvidelse af den eksisterende østlige forbindelse !

Ud over ovennævnte indsigelser, vil jeg gerne klage over den meget korte høringsfrist for dette. Fristen burde være min. 1 – 2 måneder længere.

Er endvidere helt uforstående overfor den mangel på koordination fra Transportministeren's / Transportministeriet's side samt mangel på naturlig inddragelse af Miljøministeriet, og kan kun forstå det på den måde at Trafikministeren/Trafikministeriet fuldstændig har lukket af for alle normale og gængse demokratiske tilgange og kanaler i denne sag, og hårdnakket insisterer på at den engang for 10 år siden løst aftalte (og ikke officielt vedtagne) linieføring over Egholm, nu absolut SKAL gennemføres, koste hvad det vil.

Det selvom der siden er gået mange år, hvor udviklingen i mellemtiden har ændret sig og gør, at denne linieføring overhovedet ikke vil være hverken den bedste, billigste og mindst belastende for beboerne i Aalborg og Nørresundby.

Det vil derfor være helt rimeligt enten at droppe denne linieføring i udkastet til anlægsloven, eller sætte den på hold indtil man har undersøgt alternative løsninger for en østlig udvidelse af Limfjordsforbindelse

Venlig hilsen

Henrik Glerup Gjørtz

Poul Anker Bechs Vej 176

9200 Aalborg SV

Mobil: 41812405

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Hjertmann (a.hjertmann@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 20:50
Bilag: Høringssvar anlægsloven.docx;

Hermed vedhæftet høringssvar.

Mvh

Ane Hjertmann

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Biodiversitetskrise

Helt forsættligt, fordriver man en strengt beskyttet art (Odder) fra dens naturlige levested (som også er strengt beskyttet mod ødelæggelse), for at undgå at projektet vil omfatte en forsættlig forstyrrelse af bilag IV-arter. Det mener jeg er stik imod hensigten med lovgivningen, som er at beskytte arten mod forstyrrelse og beskytte dens levested mod ødelæggelse. Man mener altså at man ved at fordrive odderen fra området i anlægsfasen kan undgå at handle i strid med habitatdirektivets artikel 12, litra b. Jeg mener ikke, at man lever op til sit ansvar for at beskytte arter og undgå tab af biodiversitet ved at anlægge en ny motorvej i beskyttet natur og hvor strengt beskyttede arter lever og yngler. Jeg mener, at man ved at anlægge en ny motorvej, der ødelægger habitater og dræber arter handler i strid med den internationale forpligtelse for at stoppe tab af biodiversitet.

Som afværgeforanstaltning pga. ødelæggelse af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, samt som vilkår for at ødelægge § 3-beskyttet natur, vil man udlægge erstatningsnatur. Dette er stik imod den viden vi har omkring effekten og tidshorisonten ved at skabe ny natur. Det tager årtier eller mere, at skabe ny natur og der er ingen garanti for succes. Vi har ikke årtier! Tabet af biodiversitet og konsekvenserne derved sker lige nu. Hvis vi skal forsøge at bremse tabet af biodiversitet, skal vi prioritere at bevare den eksisterende natur først, reducere den skadelige påvirkning på naturen og så etablere nye naturområder.

Klimakrise

Der er en enormt stor CO2 udledning på hele 300.000 ton ved anlæg af 20 km helt ny og firesporet motorvej. Det mener jeg strider direkte mod Paris-aftalen som Danmark har underskrevet i 2015 og som forpligter verdens lande til at nedbringe deres CO2-udledninger. Ud over den helt åbenlyse direkte udledning, der er i anlægsfasen, så bidrager motorvejen også til at øge den ekstremt CO2-udledende transportsektor. Transportsektoren stod i 2019 for ca. 29 % af de samlede danske udledninger (ifølge Energistyrelsen). Ved at give bedre forhold for bilister, vil man øge bilismen. Ved at øge bilismen, vil man øge det årlige CO2 udslip.

En del af bilismen vil i fremtiden være el-dreven, men jeg mener ikke man kan tillade sig at bygge en motorvej som vil øge bilismen, før denne omstilling til el-biler er indtruffet. Det vil indtil da utvivlsomt føre til en merudledning af CO2 som er direkte i strid med det ansvar vi har for at reducere vores CO2-udledninger.

Jeg mener altså, at man ved at anlægge en ny motorvej, der medfører øgede CO2-udledninger handler dybt uansvarligt og i strid med de hensigter man har erklæret i Paris-aftalen og i den danske klimalov.

Afrunding

Jeg har valgt at fremhæve motorvejens konsekvenser på biodiversitet og klima fordi det er de to altoverskyggende kriser, som vi står i og som vi for alt i verden skal kæmpe for at stoppe. Men ud over konsekvenser for natur og klima, vil motorvejen medføre mange andre negative konsekvenser for mennesker, bl.a. helbredsskadelig støjforurening og tab af grønne, rekreative områder. Dette påvirker livskvaliteten og helbredet for de mange mennesker som bor i og benytter området. Men det er altså ikke blot disse mennesker som rammes. Ser man dette projekt i forbindelse med andre anlægsprojekter og løfter blikket fra det konkrete geografiske område og ser på den samlede påvirkning af motorvejsprojekter på natur, klima og miljø, så fratager man fremtidens generationer retten til et godt og sundt miljø. Noget som burde være en grundlovssikret ret og som ikke bør kunne sættes over styr til gengæld for en lidt hurtigere morgentrafik til gavn for enkelte nordjyder og virksomheder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sofia Bach Mikkelsen (sofiabachmikkelsen@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 08-01-2024 20:42

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 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 af 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 Sofia

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kjeld Richter-Mikkelsen (kjeld.richter.mikkelsen@gmail.com)
Titel: Indsigelse imod mod planerne om bygning af en vest forbindelse over Egholm.
Sendt: 08-01-2024 20:27

Den foreslåede linjeføring af motorvejsforbindelse over Limfjorden er stærkt betænkelig, på grund af:

Den vil ødelægge den naturmæssige perle Egholm er, og som ligger få kilometer fra Aalborg Centrum. Dels har øen en række naturmæssige perler incl. dyrelivet, og dels kan den med den nuværende isolerede placering bevare og med tiden udbygges til et enestående rekreativt bynært område.

- Det er planlagt, at forbindelse skal gå igennem miljøbelastende områder (bl.a. asbest affaldsdepot og andre)
Man må frygte miljøbelastningen, hvis man vil fjerne disse, eller i værste fald laver dårlige løsninger (bl.a. på af økonomien) som i løbet af en årrække vil udvikle sig til miljøbomber.
- Trafikalt mangler hele projektet en gennemtænkt løsning på det problem der ligger i, at den trafikbelastning vest-forbindelse vil medføre ikke har taget højde for, at den planlagte forbindelse ikke har noget acceptabel trafik-forbindelse ind til Aalborg Centrum, eller områderne i Aalborg ØST hvor de store arbejdspladser befinder sig.

Jeg skal bede om at få tilsendt en bekræftelse på modtagelsen af min indsigelse.

Med venlig hilsen

Kjeld Richter-Mikkelsen
Østerbrogade 128
9400 Nørresundby
21246653
kjeld.richter.mikkelsen@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Poul Kærsgaard (poulhk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov om 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 20:14

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod forslaget om at lade en 3. limfjordsmotorvej løbe henover Egholm.

Jeg bor i bydelen Hasseri og frygter for støjgener og forurening fra motorvejen. Aalborg har ikke brug for mere støj.

Jeg er imod at lade en motorvej løbe henover et sårbart drikkevandsområde, som det er planlagt.

Helhedsbilledet af fjorden med Egholm derude kan nydes fra mange høje punkter i Aalborg. En motorvej på tværs af øen og fjorden vil fuldstændigt ødelægge denne smukke oplevelse.

Med venlig hilsen
Britta Kærsgaard
Stolpedalsparken 123
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Lasota (a.lasota007@gmail.com)
Titel: Høringsvar Imod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 19:00

Transportministeriet

Stop den tåbelige ide om at få en motorvej lige igennem Aalborg by via Egholm. Vi har allerede motorvej, der kører næsten lige igennem centrum. En mere vil samle motorstøj fra begge sider af Aalborg og så vil city være inddæmmet i larm fra både øst og vest. Der er ingen fornuftig storby der vil føre en motorvej igennem SÅ tæt på byen. De fleste vælger at føre motorvejen i en stor bue UDEN om byen! Alt anden vil være tåbeligt. Se nu på Aarhus og København der kører den udenom.

Det er absolut intet argument, at det er godt, at det kun tager 10 min. at komme på motorvejen, hvis man bor på Sofiendal enge, fordi det gør det allerede nu. Der er ingen steder i Aalborg hvor det tager lang tid at komme på motorvejen idet denne nærmest løber lige igennem byen.

I de store byer passer man på de grønne områder det er det der giver en by liv og håb og især øger grundværdien, at der er kort til grønne områder. Ikke at du har støj fra motorvejen i din baghave. Alle der sælger boliger ved at motorstøj får priser til at falde. Der er ingen, der vil have de boliger. Det dyreste boligområde i Aalborg, nemlig Hasseris, vil opleve dette, hvis der kommer en forbindelse over Egholm. De ligger højt og lyden vil komme derfra idet vinden de fleste gange bærer den vej. Det kan godt være, at I mener lyden ikke er høj, men når der i forvejen er ingen lyd, så vil lidt larm allerede være for meget.

Lav en ny undersøgelse af støjniveauet ud over Aalborg, hvor man breder det ud over hele byen, så vil man kunne se på den, at der vil komme mere motorlarm end vanligt. Det kan godt være at det ikke går over de anbefalede og skadelige niveau af dB, men man vil kunne høre støjen og det vil påvirke alles holdning til den vej. Især dem der kommer til at bo midt imellem de 2 motorveje. De vil få støj fra begge sider. Prøv at måle på det! Derudover så er Sofiendal enge ikke sat på kortet over den måling der er nu og man har ikke målt der, hvor de er på den undersøgelse, der er lavet. De vil blive blæst væk af larm. Så vil der stå flere boliger tomme der end der allerede gør nu.

Hvis man kører på motorvejen i nordlig retning som det er nu i myldre trafikken er der ingen kø. Motorvejen er næsten tom. Problemet er knudepunktet i til og fra kørslerne før og efter tunnelen. Derfor vil det give fin mening at lave et nyt tunnelrør som ikke har til og fra kørsler ved tunnelen men som tager al trafik forbi Nørresundby så pendler nemt kan komme forbi. Det mindsker formentlig trafikken der.

Man burde lave en ny undersøgelse af trafikforholdene idet den eksisterende er forældet! Denne vil formentlig vise som en professor fra Aalborg universitet har skrevet om i nordjyske avis at 3. Limfjord forbindelse over Egholm ikke løse de trafikale problemer. Derudover er forbindelsen over Egholm væsentlig dyrere end et nyt tunnelrør!

Så spar på pengene, brug dem fornuftigt og tænk på de personer der skal bo ved motorvejen. Ville I selv have en motorvej i baghaven? Hvad har de sagt i Silkeborg hvor der er lavet det samme. Der er mange utilfredse.

Det er de mest tåbelige brugte milliarder. Brug nu hovedet i stedet for altid at tænke på hvilket aftryk man som politiker har fået sat i sin valgperiode. Tænk længere frem end få år. Egholm forbindelsen vil ikke aflaste trafikken nok i fremtiden. Der ER behov for et nyt tunnelrør uanset, s spar på pengene og vælg den løsning først.

Jeg har indtryk af at det bl.a. er lufthavnen, hvor vores tidligere borgmester sad i bestyrrelsen, der gerne vil have en forbindelse over Egholm. Det lyder i mine ører lidt problematisk, at man som politiker kan have sådan en post og så være med til at bestemme, hvor en motorvej skal være. Man kan ikke lade være med at tro at holdningerne bliver lidt farvet og påvirket af den bestyrelsespost.

Jeg kan ikke se nogen fordel ved at ligge en motorvej over Egholm, det kommer ikke til at gavne nogen, ud over måske trafikken til lufthavnen, hvis man bor udenfor Aalborg. Det tager nemlig igen ikke lang tid at komme til lufthavnen, hvis du bor i Aalborg eller i forstæderne til Aalborg.

Pas på Egholm af flere grunde. Naturen og det fine miljø vil ikke forblive hvis der kommer en motorvej

igennem. Den vil ende som Sprogø. Den er der heller ikke nogen der besøger længere og beboer er der heller ikke.

Husk det I laver nu kan IKKE laves om. Naturen og miljøet lider og motorvejen over Egholm vil forstærke dette.

Jeg håber inderligt at fornuften snart går op for politikerne og at der ikke kun tænkes fortjeneste og effektivisering, men også på mennesker og dyr samt fremtid.

Venligst

Anne Lasota

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Alma Rosa Willumsen (almawillumsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm motorvej
Sendt: 08-01-2024 17:49

Jeg er skuffet over planerne om at etablere endnu en motorvej. Den vil påvirke rødlistede arter og naturbeskyttede områder, medføre en markant CO2-udledning og få flere biler på vejene. Vi står midt i en buldrende klima- og biodiversitetskrisen, og Egholm Motorvej vil bremse den nødvendige og presserende håndtering af kriserne.

Motorvejen vil uden tvivl ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg, Egholm Ø, som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgerne. Som et af de lande i EU med mindst natur kan Danmark ikke tåle at lave nye ar i landskabet i form af naturkvælende motorveje.

Vi accepterer ikke præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt – alt for lidt til at retfærdiggøre dens negative konsekvenser. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag. Det er yderst uansvarligt fortsat at forsøge at asfaltere os ud af trængselsproblemerne, for biltrafikken vil blive ved med at vokse og skabe trængsel, så længe vi udvider vores motorveje. Derved fastholder vi Danmark i en ressourcetung transportform i stedet for at skabe bedre forhold for kollektiv transport.

Det er slående, at man stadig overvejer at bygge motorvejen, når der er så stor en folkelig modstand imod den. At der i sidste høringsrunde i 2021 blev indsendt over 7.000 kritiske høringssvar burde være nok til at lægge projektet i graven. Vi finder det skræmmende, at ministeriet ignorerer både sundhedsskadelige støjniveauer for tusindvis af borgere og risikoen for forurening af en tredjedel af Aalborgs drikkevand. At beslutningen fra politisk side virker urokkelig før den sidste miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort, før borgerne er blevet hørt og før det endeligt er politisk stemt igennem. Og at Egholm Motorvej ikke er et enestående eksempel, men en del af et større fossilt vokseværk i Danmark, bestående af nye motorveje, havne og lufthavnsudvidelser.

Vi mener at det er dybt bekymrende at der indgås så store beslutninger bag lukkede døre og at ministeriet dermed tromler over al borgerinddragelse, fornuft og ansvarlighed. Egholm Motorvej er et prestigeprojekt for de få, der vil binde vores og fremtidige generationer til støj, flere biler og en alt for langsom grøn omstilling.

Med de utallige brister i projektet virker det uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart. Vi frygter for forringelsen af Aalborg by, den omkringliggende natur, borgernes trivsel og den grønne omstilling. Vi mener ikke, at motorvejen passer ind i den fremtid, som vi må skabe for at imødegå både klima- og biodiversitetskrisen. Vi ønsker et liv med bedre trivsel og plads til alle arter, hvor vi udvikler vores kollektive transportformer, hvor der er ro fra byens trafikstøj, hvor

borgerne bliver hørt og hvor magthaverne tør bryde med status quo.

Hilsen Alma Rosa

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørgen Petersen (jp@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 17:24
Bilag: Høringsvar.pdf;

Indsigelse vedr. påtænkt 3. Limfjordsforbindelse

I en tid

hvor CO2 udledningen skal nedbringes giver det ingen mening at bygge flere motorveje

med biodiversitets- og naturkrise giver det ingen mening at forringe naturen til fordel for mere privatbilisme

med ressourceknaphed giver det ingen mening at bruge de knappe ressourcer på tiltag der øger CO2 udledningen

hvor tiliden til demokrati og folkestyre er under pres, giver det mening at bruge forkortede høringsperioder og gamle VVM redegørelser for at trumfe noget igennem

Den 3. Limfjordsforbindelse bør under ingen omstændigheder etableres over Egholm.

Jørgen Petersen
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgitte Lund Ovesen (birgitte@lundovesen.dk)
Titel: Vs: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 16:50
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx; Høringssvar Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Birgitte Lund Ovesen
Sendt fra min iPad
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Sendt fra min iPad

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets konvention 2020 [Text of the Convention \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/text/) og igen den 19 december 2022 [COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab ([World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News](https://www.un.org/en/news/story/2022/09/15)) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. [Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet](#)

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø [UN Biodiversity Conference \(COP 15\) \(unep.org\)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement), EU [Biodiversity strategy for 2030 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trends/biodiversity).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

[Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed \(Biodiversitetskonventionen\) \(retsinformation.dk\)](https://www.retsinformation.dk/DA/lovtekst/1992/1992-06-05/1992-06-05.html)

[COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement)

[Home | Convention on Biological Diversity \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/home/)

EU Habitat direktiv (1992), [The Habitats Directive \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trends/biodiversity)

Bern konventionen (1979) [Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats \(Bern Convention\) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats \(coe.int\)](https://www.coe.int/en/web/biodiversity-convention)

[Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](#)

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi [Natura 2000 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trends/biodiversity) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita*) som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29:
"Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle- og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemses for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. 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 afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

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

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke” funktionalitet” for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfunds nødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan ”skræmmes væk” fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.

Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet ”VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM” V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er ” Ud fra kendskabet til odderes territoriестørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge.”

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 [N2023_30.pdf \(au.dk\)](#)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

”Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag.”

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

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyreliv skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseri å, ved Hasseri å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil have en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hasseri enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hassersis å, ved Hassersis å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hassersis Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 [When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats](#) - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier ud fra en vægtning af støj kildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | [SpringerLink](#), Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hassers å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning [Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen \(mst.dk\)](#), [Vandforsyningsloven \(danskelove.dk\)](#),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf [Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet \(mim.dk\)](#), [Rapport \(mst.dk\)](#).

- [Drinking water - European Commission \(europa.eu\)](#): The main pillars of EU drinking water policy are to:
 - protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
 - ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
 - secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
 - provide Europeans with adequate, timely and appropriate information
 - and to improve access to water intended for human consumption
- Drikkevand direktivet EU [EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
- [Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Understanding the Drinking Water Directive - ECHA \(europa.eu\)](#) [Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Safer drinking water for all Europeans \(europa.eu\)](#)
- [Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda \(who.int\)](#)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU [Final agreement on quality and access to drinking water \(europa.eu\)](#).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurennet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

[Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby \(mim.dk\)](#) [Miljøgis \(mim.dk Drastrup\)](#) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! [Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

[Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand borerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den ”irreversible påvirkning” vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et ”ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.” At vurdere dette som ”at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen” mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er ”begrænset påvirkning” ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planlagt for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurennet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske borer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfiltrering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport ([Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme](#)), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt [Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen](#)

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik [AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC](#), [Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC](#)

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer [Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28](#)

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger ([Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO₂e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO₂e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO₂e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO₂e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektriske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO₂ i anlægget og i de efterfølgende ”ekstra kørte km”.

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurennet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurennet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO₂ udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO₂ udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall
2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed
3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en ”ubetydelig” problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](https://flyfotokortlægning.geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960’erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav [GeoHav - Egholmlinjen](#)
- Dokumentation fremgår i: [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#), [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#), [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](#)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#)
- [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. [Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurennet jord samt asbest... Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet.... Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurennet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurennet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt område, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening.**

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: "Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves." og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvissningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajakstik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Måleenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960'erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatore er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen ([Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet](#)) fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vigtigt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden med rasterelektronmikroskopi (SEM)** kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst 1 %. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. [Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt ¹.](#)

Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. [For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer ²³.](#)

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: [Kommentarer om frigivelse af asbest \(geohav.dk\)](#), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. [Lov om videnskabelig uredelighed m.v. \(retsinformation.dk\)](#).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om ”der ikke er nogen asbest i fjorden”.

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest ([EUR-Lex - 32009L0148 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø [Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest \(bm.dk\)](#), EU's [Chemicals strategy - European Commission \(europa.eu\)](#) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: ”Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibre trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibre er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.” (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. [Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect](#)). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.

Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.

Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkludere pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.

Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) [PR_INL \(europa.eu\)](#):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):

C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);

D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI\(2016\)58139_7_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)58139_7_EN.pdf) 8 <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease>. 9 <https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of-Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012>

side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forøger risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreliggende en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcimentrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcimentrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (<https://epiprev.it/3608>)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m³ (0,1 fibre/cm³), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervsmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m³ (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervsmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m³ (0,001 fibre/cm³); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm³ (1 000 fibre/m³), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

“ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA.” MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

“Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway).” [Kristina Kjærheim](#), [Bente Ulvestad](#), [Jan Ivar Martinsen](#) & [Aage Andersen](#), [*Cancer Causes & Control*](#) volume 16, pages 593–598 (2005), *Cancer Causes & Control*

“Possible health risks from asbestos in drinking water.” Di Ciaula A and Gennaro V *Epidemiologia e Prevenzione*, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

“Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura” [H. Canan Hasanoglu MD](#), [Erkut Bayram MD](#), [Adnan Hasanoglu MD](#) & [Funda Demirag MD](#), *Archives of Environmental & Occupational Health* vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

“A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources”, *Heliyon* 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

“The need to control asbestos fibers in potable water supply systems.” J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, *Science of The Total Environment* [Volume 18](#), April 1981, Pages 91-102

“GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY.” *Italian Journal of Engineering Geology and Environment*, 1 (2021) Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

“Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation.” Janez Zavašnik, Andreja Šestan, [Srečo Škapin](#), *Chemosphere* [Volume 287](#), [Part 1](#), January 2022.

“Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods.” Sergio Malinconico ^a, Federica Paglietti ^a, [Silvia Serranti](#) ^b, Giuseppe Bonifazi ^b, Ivano Lonigro ^b *Journal of Hazardous Materials*, [Volume 436](#), 15 August 2022, 129083

WHO's regelsæt: [Asbestos in drinking-water \(who.int\)](https://www.who.int/publications-detail/asbestos-in-drinking-water)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**). Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft, lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet, forplantningsevnen og hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundhedsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. [I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter ¹²³](#).

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m³. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af rensed spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrunden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrunds niveauer for nogle af stofferne, dels et baggrunds niveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støj beregning, [Opdaterede støj beregninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#) side 2: 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 Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem [Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency \(europa.eu\)](#).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

[Noise \(who.int\)](#)

[Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise \(who.int\)](#)

[Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region \(who.int\)](#)

[WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe](#)

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.

MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.

Nitrit er et problem af flere grunde:

1. [Sundhedsskadelige effekter: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske¹²³. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn \(methæmotoglobinaemia\)¹².](#)
2. [Kræftfremkaldende: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit³.](#)

3. **Fødevarerikkerhed:** Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)⁴. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter⁴.

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening:** Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer¹². Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO₂ og methan i processen³.
 2. **Skadelige stoffer:** Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken⁴.
 3. **Sundhedsrisici:** Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet⁵.
 4. **Nedbrydning til nanoplastik:** Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celledskader⁶
- **Metabolisk forstyrrelse:** Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte¹.
 - **Immundefekt:** Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt¹.
 - **Neurodegenerative sygdomme:** Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme¹.
 - **Kronisk inflammation:** Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft¹.

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. [Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian](#)

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse mod Egholmmotorvejen

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling og vækst er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70'erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med [Green infrastructure - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/1000000/attachment/attachment_data/file/1000000/1000000.pdf) og hvordan og hvilken betydning [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/1000000/attachment/attachment_data/file/1000000/1000000.pdf) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning [Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehus. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønstre og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand ([Ultrarent vand til produktion af grøn brint \(silhorko.dk\)](http://silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af tognettet i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende [Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#) [Teknisk beskrivelse af bygværker wcag 0.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende [Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovener til staten, eksempelvis benzin- og dieselaftgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKV 2003, 2006, 2011, 2021 er underkendte. MKV 2023 lever ikke op til EU VVM-direktiv [EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#) på flere alvorlige punkter (herunder klima, miljø, natur, forurening, asbest og tungmetaller, drikkevand og vandkvalitet, Bilag 4 arter, støj – se for uddybning de andre høringssvar). Der er intet i den supplerende miljøkonsekvensrapport som vurderer konsekvenser for mennesker og sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-12, bestå i ”på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer”:

- a) mennesker, fauna og flora,
- b) jordbund, vand, luft, klima og landskab
- c) materielle goder og kulturarv
- d) samspillet mellem faktorerne i litra a), b) og c).

Dette er ikke fyldestgørende med tilstrækkelig kvalitet, og MKR 2023 må også underkendes.

I henhold til processen er det dybt kritisabelt og undergravende for demokratiet med en høringsfrist så kort og over jul og helgdag. Denne proces er lovstridende og mangler anstændighed: mere end 1800 sider, som borgere og berørte myndigheder skal forstå og kommentere på 19 dage. Det er i strid med vejloven og VVM-direktivet, når høringspligtige myndigheder nægter at forlænge en høringsfrist, der helt tydelig er fastsat for kort. Problematikken kan juridisk ikke gå på at transportminister vil at lovforslaget skal behandles i februar. Det er ikke tidspunktet som er det afgørende, men kvalitet af det som skal behandles og beslutes om. Det juridiske er en saglig fyldestgørende behandling af den supplerende MKR, og at alle der ønsker gives muligheden. Enhver begrænsning af borgeres mulighed for at udøve deres demokratiske ret strider mod grundloven og Aarhus konventionen,

Tidsplanen skal revideres, så pligten til borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder kan iagttages lovformeligt. - En frist på i alt 3 måneder vil være passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Det er dybt bekymrende at Transportministeriet og vejdirektoratet ikke føler sig forpligtigede til at tage ansvar for at lovgivning og det danske demokrati er velfungerende og har befolkningen tillid til myndigheder og politikere.

Det er ligeledes stærkt bekymrende at embedsmænd ikke tager ansvar og sikrer at man på alle måder lever op til:

Lovlig forvaltning - *Legalitetsprincippet, hjemmelskravet og forholdet til EU-regler.* Her er et problem ift at leve op til de internationale konventioner som Danmark har underskrevet, herunder EU-lovgivning og VVM-direktivet.

Sandhedspflicht - *Pligt til ikke at vildlede, informere korrekt, dækkende og ikke-misvisende*
- *Sandhedspflichten gælder både internt og i forhold til medier, offentligheden m.v.* Her er et problem ift at man vælger at udsende en pressemeddelelse den 13/9 2023, at der ikke er nogen asbest i fjorden. Dette er jo beviselige usandt (se høringssvar om asbest). Når man også kan konstatere at en embedsmand, som er entrepriseder ved Vejdirektoratet på LinkedIn, skriver til en borger, som udtrykker bekymring om høringssvarene bliver taget alvorligt: ”men for ikke at skuffe dig unødvendigt så er det besluttet ☺ og anlægsloven er på plads.” **Sandhedspflichten er altafgørende, og ovenstående peger på et alvorligt problem.**

Pligt og ret til faglighed - *Embedsmænd må ikke presses til at fravige deres faglige standarder.* Når man betragter de mange VVM-redegørelser og at de alle er underkendte, så er der et problem med den faglige integritet, men dermed også vejdirektoratets legitimitet. Dette er et problem for demokratiet og samfundsudviklingen.

Pligt til udvikling og samarbejde - *Embedsmænd skal sikre, at forvaltningen er opdateret og udvikle den offentlige forvaltning.* Når man i flere tilfælde kan konstatere at MKV-rapporten og vejdirektoratets arbejde ikke forholder sig til internationale konventioner, EU-direktiver og klimakrisen, miljøkrisen, biodiversitetskrisen og mennesker livsbetingelser, er man ikke opdateret og har ikke udviklet sig. Fra den første VVM i 2003 frem til 2023 er det samme argumentation og diskurs som er styrende. Vejdirektoratet har fået viden præsenteret, eks om asbestdeponierne og problematikkerne, om drikkevand, om støj, men ikke handlet på det. Opdateringen og udviklingen må prioriteres nu.

Åbenhed om fejl - *Embedsmænd og myndigheder har pligt til at erkende fejl og lære af disse.* Efter så mange underkendte VVM/MKV-rapporter er det svært at se hvor læringen er og hvordan man er begyndt at arbejde med et andet perspektiv. Vejdirektoratet bliver nødt til at forholde sig til hvad *videnskabelig vished* betyder og hvordan man opnår det. Hvad Forsigtighedsprincippet dækker over, og hvad EU-retten domfældelse om ”bedste viden” er.

Partipolitisk neutralitet - *Embedsmænd må ikke spændes for den ”politiske vogn”, men holde sig til det faglige arbejde.* Det er givet, når man ser på hvad de forskellige trafikministre i perioden kommer med af diverse udsagn om Egholmmotorvejen, at der er stærkt politisk pres på at embedsmændene arbejder for denne løsning. Demokratiet er afhængigt af det faglige arbejde og integritet, hvis ikke dette er til stede har vi et problem i Danmark.

I analyse af MKR, ses det mange forskellige forhold som spiller sammen med ovenstående kritik, eks.:

MKR, side 407: I særlige tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen (jf. artikel 6 stk. 4). Fravigelse af beskyttelsen kræver, at der som minimum er tale om et projekt, der er af bydende samfundsøkonomisk interesse, at der ikke findes alternative løsninger, og at der iværksættes kompenserende foranstaltninger.

Det er givet, at man ikke kan bevise ”projektets bydende samfundsøkonomiske interesse” (se høringssvar). Projektet handler om noget andet, som man ikke formår at fremvise og dokumentere. De fleste borgere kan ud fra en simpel cost-benefit-analyse konstatere at: projektet kun bygger på nogle antagelser som det ikke er evidens for, illusioner om at infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, at virksomheder vil investere og placere sig i Nordjylland hvis motorvejen er der. En konstatering er at E39 ikke har skabt denne vækst, hvilket var argumentet den gang som det er nu med Egholm motorvejen. Alle som har studeret virksomheders strategier ift marked ved at det mindste problem i dag ikke er motorveje. Komplexiteten er betydelig mere omfattende en simpel forestilling om at 2,5 til 7 minutters besparelse på en motorvej er afgørende for investeringer, som også er grønne og fremtidssikrede.

At man i en MKR-rapport peger på at der skal flere dispensationer til, for at kunne gennemføre projektet, viser problemerne med at leve op til internationale konventioner.

Dispensationer er en fallit erklæring.

Hjemmeside [3. Limfjordsforbindelse | Vejdirektoratet](#): Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Man skriver desuden: ”Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold”.

Det handler om at det er vigtigt at vurdere virkningerne på miljøet, og detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser, og hvordan man kan begrænse eller undgå negative effekter på omgivelserne.

Som i de andre VVM/MKR lykkes det heller ikke denne gang, og man evner ikke at forholde sig til virkningen på mennesker – eks. Sundheds påvirkninger, tab af rekreative områder, tab af bynære natur og de æstetiske oplevelser, barns opvækst i at opleve natur tæt på eller de kommende generationers livsbetingelser.

De visuelle konsekvenser er kun beskrevet 2-dimensionelt, og giver ikke borgere en mulighed for at se det samlede projekt. En 3-dimensionel oplevelse er afgørende for at man kan få en fornemmelse af projektets omfang og påvirkning. Ved at ikke præsentere dette, fortier man projektets konsekvenser.

Når man i det sidste kapitel behandler ”usikkerheder og mangler”, kan man konstatere at det ikke er alle som fremgår (jf. de andre høringssvar). Dem som fremgår, er dog også alvorlige – (*mine fremhævelser*):

MKR, side 590, Kapitel 16 Eventuelle usikkerheder og mangler: Overordnet set vil der være usikkerheder i miljøkonsekvensvurderingerne, da disse udføres på et tidspunkt, hvor projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse **endnu ikke er færdigprojekteret. Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer** i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne... Da behovet for grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere, **kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang**, end det fremgår af rapporten... De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der

er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Både kendskab til nærliggende forureningsart og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten. Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges... side 591: Der er **ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening**. Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges. ... Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er **usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirkes**. De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne

Samt, MKR, side 418: Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes på grund af Natura 2000-områdets nærhed til projektområdet. Projektets påvirkninger i anlægs- og driftsfase, dvs. undervandsstøj, spredning af sediment og forurenende stoffer, fysisk forstyrrelse, barriereeffekt, kollision/drab. Side 420: Det følger af gennemgangen af potentielt påvirkede Natura 2000-områder i Tabel 12-2, at en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes for det nærmeste Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.

Man indrømmer disse alvorlige problemstillinger og mangler, hvilket betyder at MKR ikke er fyldestgørende og lever ikke op til kraven for en VVM. Samtidigt kan man konstatere at disse problemer er så alvorlige, at de skal medføre ændring af konsekvensvurderingen. Det gør man så ikke, hvilket betyder at man fraviger forsigtighedsprincippet, videnskabelige vished og dermed en fyldestgørende rapport. Denne MKV-rapport er mangelfuld, misvisende og lever ikke op til kriterierne i VVM-direktivet og internationale konventioner.

Der mangler oplysninger og vurderinger af hvordan man i MKR og fra vejdirektoratets side forholder sig til de specifikke problemer og krav i:

- [The Habitats Directive - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- Bern convention [EUR-Lex - 128050 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://www.coe.int/t/t10/Bern/Convention/Bern_Convention.pdf) Vision for the Bern Convention for the period to 2030 [1680ada0f0 \(coe.int\)](https://www.coe.int/t/t10/Bern/Convention/Bern_Convention.pdf)
- Biodiversitets strategi [Nature and biodiversity - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf) [Green infrastructure - European Commission \(europa.eu\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf \(mst.dk\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [vejledning-for-forbedringsmaal.pdf \(mst.dk\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [Natura 2000 - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [Environment action programme to 2030 - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- EU miljø politik [Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework \(cbd.int\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- [IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- Sustainable cities [Urban Greening Platform - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf) [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)
- Jf COP 28 IPCC, andre [The European Green Deal \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex-128050.pdf)

- UN Aarhus convention –[Aarhus - European Commission \(europa.eu\)](#) [DA \(unece.org\)](#) [cep43e.pdf \(unece.org\)](#) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordan vil man sikre sig dette denne gang?
- [Vandområdeplanerne - Miljøministeriet \(mim.dk\)](#) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by [Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right \(unep.org\)](#)
- Mangler en undersøgelse af alternativer (eks ekstra tunnelrør, City tunnel, ift.) som er et krav at leve op til i EU VVM-direktivet.

I en fastholdes af projektet, hvilket vil give anledning til kraftig kritik og en sagsanlæg, skal man forholde sig til:

Hvis projekter skal tillades efter undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, for væsentlige samfundshensyn – *med omtale af dommen i C-411/19 om vejanlæg i et Natura 2000-område* [L 220 - 2020-21 - Bilag 15: Tre artikler vedrørende L 220 \(Lynetteholm\) fra professor, dr. jur. Peter Pagh, Københavns Universitet \(ft.dk\)](#) - Fortolkningen i C-411/19 af undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, understreger dermed på sin egen måde vigtigheden af rettidig omhu af de kompetente myndigheder. – Krav om videnskabelig vished som mangler!

I alle tilfælde anfører ordlyden af § 6, stk. 6, at der alene kræves offentlig høring af habitatvurderingen, hvis den kompetente myndighed vurderer, at offentligheden kan bidrage med nye oplysninger. Denne begrænsning af pligten til at høre offentligheden er imidlertid direkte underkendt i sag C-243/15 *LZ II*, der drejede sig om et hegn rundt om en dyrefarm i et Natura 2000-område. EU-Domstolen tog udgangspunkt i reglerne i Århus-konventionens art. 6, stk. 1(b), hvorefter der skal ske offentlig høring af projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, selv om projektet ikke er omfattet af konventionens bilag I. På grundlag heraf fastslog dommen, at når et projekt udløser krav om habitatvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, er dette udtryk for, at projektet kan have så væsentlig virkning, at den berørte offentlighed skal høres. Og denne forpligtelse har direkte virkning og gælder derfor på grundlag af EU-rettens forrang, uanset de nationale regler. Dette betød, at den slovakiske miljøorganisation, LZ, ikke alene havde krav på høring af tilladelsen til dyrehegn, men at organisationen tillige havde krav på prøvelse efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2.

Denne fortolkning af »afværgeforanstaltninger« blev imidlertid underkendt i C-521/12 *Briels m.fl.*, hvor hollandske myndigheder havde tilladt en motorvej gennem en beskyttet eng i et Natura 2000-område på vilkår af, at der blev etableret en væsentlig større eng et andet sted i Natura 2000-området. EU-Domstolen fastslog, at hvis den skadelige virkning imødegås ved en erstatningsbiotop, kan tilladelse kun meddeles efter den særlige undtagelse for væsentlige samfundshensyn i art. 6, stk. 4. Det gjorde ingen forskel, at erstatningsbiotopen var større og bedre end den biotop, som blev ødelagt af motorvejen. 10 Samme fortolkning blev bekræftet i de forenede sager C-387-388/11/15

Miljøministeriet, Habitatvejledningen Bekendtgørelse 1595 6 december 2018, side 30: Bevisbyrden omhandler således at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger snarere end deres forekomst, hvilket afspejler forsigtighedsprincippet. 87 Heraf følger, at konsekvensvurderingen skal være tilstrækkelig detaljeret og begrundet til at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger på baggrund af den bedste tilgængelige videnskabelige viden på området 88. Der er altså tale om en høj prioritering af et sikkert fagligt grundlag. Dette særlige forsigtighedsprincip er fastslået af EU-Domstolen. 89 Forsigtighedsprincippet indebærer, at hvis der er videnskabeligt grundlag for rimelig

tvivl om skadevirkninger, skal denne tvivl komme Natura 2000-området til gode. Hensynet til de udpegede områder skal vægtes højest. [978-87-7038-248-9.pdf \(mst.dk\)](#)

Side 40: EU-Domstolen har i flere domme udtalt, at de kompetente nationale myndigheder kun kan give ”tilladelse til en aktivitet på den beskyttede lokalitet på betingelse af, at de har opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den pågældende lokalitets integritet”, og at det forholder sig således, ”når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger”, idet vurderingen skal indeholde ”fuldstændige, præcise og endelige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver rimelig videnskabelig tvivl”.

EU udtrykker tydeligt i VVM direktivet fra december 2011 [EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#), at ”(4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet. (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse.”

I alt kan man konstatere, at denne MKR ikke lever op til standarder, kvalitetskravene, og forsigtighedsprincippet, og derfor må projektet afvises.

Alternativer skal undersøges, som man i VVM-direktivet fastslår at man skal gøre.

Med venlig hilsen

⁽¹⁾ [EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.](#)

⁽²⁾ [EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.](#)

Til: mto-byraad@aalborg.dk (mto-byraad@aalborg.dk), Jan Nymark Thaysen (jnt-byraad@aalborg.dk), PL-byraad@aalborg.dk (PL-byraad@aalborg.dk), MOT-byraad@aalborg.dk (MOT-byraad@aalborg.dk), vg-byraad@aalborg.dk (vg-byraad@aalborg.dk), ll-byraad@aalborg.dk (ll-byraad@aalborg.dk), hf-byraad@aalborg.dk (hf-byraad@aalborg.dk), Borgmester Aalborg Kommune (borgmester@aalborg.dk), Theresa Scavenius (theresa.scavenius@ft.dk), Christian Friis Bach (christian.bach@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Ministerkalender. (minister@digmin.dk), bang.henriksen@ft.dk (bang.henriksen@ft.dk), Rasmus Prehn (rasmus.prehn@ft.dk), Per Husted (per.husted@ft.dk), BM - Ministeren (ministeren@bm.dk), flemming.m.mortensen@ft.dk (flemming.m.mortensen@ft.dk), Simon Kollerup (simon.kollerup@ft.dk), Kim Edberg Andersen (kim.edberg.andersen@ft.dk), kristian.boegsted@ft.dk (kristian.boegsted@ft.dk), Inger Støjberg (inger.stojberg@ft.dk), Lise Bech (lise.bech@ft.dk), sk-byraad@aalborg.dk (sk-byraad@aalborg.dk), Torsten Schack Pedersen (torsten.schack.pedersen@ft.dk), dj-byraad@aalborg.dk (dj-byraad@aalborg.dk), mohammad.rona@ft.dk (mohammad.rona@ft.dk), Peder Hvelplund (peder.hvelplund@ft.dk), Theresa Berg Andersen (theresa.berg.andersen@ft.dk), er-byraad@aalborg.dk (er-byraad@aalborg.dk), DCH-byraad@aalborg.dk (DCH-byraad@aalborg.dk), bj-byraad@aalborg.dk (bj-byraad@aalborg.dk), anna.aaen@aalborg.dk (anna.aaen@aalborg.dk), snh-byraad@aalborg.dk (snh-byraad@aalborg.dk), Per Larsen (per.larsen@ft.dk), JOE-byraad@aalborg.dk (JOE-byraad@aalborg.dk), JL-byraad@aalborg.dk (JL-byraad@aalborg.dk), DNA-byraad@aalborg.dk (DNA-byraad@aalborg.dk), mg-byraad@aalborg.dk (mg-byraad@aalborg.dk), tbe-byraad@aalborg.dk (tbe-byraad@aalborg.dk), RS-byraad@aalborg.dk (RS-byraad@aalborg.dk), me-byraad@aalborg.dk (me-byraad@aalborg.dk), RP-byraad@aalborg.dk (RP-byraad@aalborg.dk), STS-byraad@aalborg.dk (STS-byraad@aalborg.dk), LF-byraad@aalborg.dk (LF-byraad@aalborg.dk), khs-byraad@aalborg.dk (khs-byraad@aalborg.dk), pc-byraad@aalborg.dk (pc-byraad@aalborg.dk), PSL-byraad@aalborg.dk (PSL-byraad@aalborg.dk), TFP-byraad@aalborg.dk (TFP-byraad@aalborg.dk), mks-byraad@aalborg.dk (mks-byraad@aalborg.dk), lo-byraad@aalborg.dk (lo-byraad@aalborg.dk), solbjoerg.jakobsen@ft.dk (solbjoerg.jakobsen@ft.dk), Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), Bjarne Laustsen (bjarne.laustsen@ft.dk), regionsraadet@rn.dk (regionsraadet@rn.dk), kristoffer.storm@rn.dk (kristoffer.storm@rn.dk), lauge.larsen@rn.dk (lauge.larsen@rn.dk), leli@rn.dk (leli@rn.dk), lina.jespersen@rn.dk (lina.jespersen@rn.dk), lis.mancini@rn.dk (lis.mancini@rn.dk), lonols@rn.dk (lonols@rn.dk), malene.busk@rn.dk (malene.busk@rn.dk), m.skeel@rn.dk (m.skeel@rn.dk), m.mulle@rn.dk (m.mulle@rn.dk), o.stavad@rn.dk (o.stavad@rn.dk), peder.kristiansen@rn.dk (peder.kristiansen@rn.dk), per.bisgaard@rn.dk (per.bisgaard@rn.dk), p.kjeldsen@rn.dk (p.kjeldsen@rn.dk), per.larsen@rn.dk (per.larsen@rn.dk), perm@rn.dk (perm@rn.dk), pernille.Buhelt@rn.dk (pernille.Buhelt@rn.dk), plar@rn.dk (plar@rn.dk), p.therkildsen@rn.dk (p.therkildsen@rn.dk), soeren.andersen@rn.dk (soeren.andersen@rn.dk), soeren.knudsen@rn.dk (soeren.knudsen@rn.dk), s.flydtkjaer@rn.dk (s.flydtkjaer@rn.dk), t.leegaard@rn.dk (t.leegaard@rn.dk), t.ringe@rn.dk (t.ringe@rn.dk), ullaa@rn.dk (ullaa@rn.dk), vig@rn.dk (vig@rn.dk), Mads Duedahl Johansen (mads.duedahl@rn.dk), p.pinstrup@rn.dk (p.pinstrup@rn.dk), mogens.norgaard@rn.dk (mogens.norgaard@rn.dk), ali.hassan@rn.dk (ali.hassan@rn.dk), a.sperling@rn.dk (a.sperling@rn.dk), a.honore@rn.dk (a.honore@rn.dk), anny.winther@rn.dk (anny.winther@rn.dk), gitte.b@rn.dk (gitte.b@rn.dk), h.korsgaard@rn.dk (h.korsgaard@rn.dk), h.palsgaard@rn.dk (h.palsgaard@rn.dk), jenshenrik.kirk@rn.dk (jenshenrik.kirk@rn.dk), jevil@rn.dk (jevil@rn.dk), jrhenriksen@rn.dk (jrhenriksen@rn.dk), kim.edberg@rn.dk (kim.edberg@rn.dk), kim.frost@rn.dk (kim.frost@rn.dk), kirsten.andersen@rn.dk (kirsten.andersen@rn.dk)

Fra: Rune P. Ehrenreich (runeehrenreich@protonmail.com)

Titel: Egholmmotorvej

Sendt: 08-01-2024 16:36

Hej Transportministeriet og folkevalgte i Nordjylland

Vi skriver fordi vi er imod motorvejen over Egholm. Vi vil gerne være så konstruktive som muligt og vil derfor fremlægge hvorfor vi er imod. På nuværende tidspunkt kører størstedelen af biler på fossile brændstoffer, det er dårligt for luftkvaliteten, det larmer og det udleder CO2. En del af løsningen er helt klart elbiler, især for fx. folk med handicap som ikke kan tage bus, tog eller cykel stadig vil få nytte af biler. Selvom at elbiler kan mindske det miljømæssige problem er der med anlæggelse af mere motorvej stadig andre problemer, så som:

- Induced demand (induceret efterspørgsel), der er desværre ikke et dansk ord for det, men vi kan forklare det sådan her, når man bygger flere veje sender det et signal til offentligheden om at det er meningen at køre bil, det får folk til at droppe offentlig transport og selv køre på vejene, på den måde kan udvidelse af vejnetværket ende med i bedste fald ikke have nogen effekt på trafik og i værste fald gøre trafik værre. Det er lidt ligesom at tisse i bukserne for at holde sig varm. (Videre læsning; <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/>, desværre kun på engelsk)

- Støj er kendt til at forkorte livet for dem i nærheden og den larm ved linjeføringen klan ende med at stavnsbinde alle der er uheldige nok til at bo i nærheden, hvem vil købe hus ved siden af en motorvej?

Vi håber at I vil tage det med i jeres overvejelser, fordi når først broen er bygget kan kursen ikke ændres ved fejl.

Venlig hilsen Rune, Lasse og Line Ehrenreich.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Søren Lindholt Hansen (slh@nonius.dk)
Titel: Indsigelse mod motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:57

Jeg tilslutter mig disse velformulerede argumenter imod gennemførelse af forbindelse over Egholm
Venlig hilsen Søren Lindholt Hansen

En motorvej over Egholm vil være en miljømæssig og økonomisk katastrofe!

Som borger i Aalborg bliver jeg bekymret, når jeg læser:

"Gennem aktindsigt fremgår det, at transportminister Thomas Danielsen (V) bevidst blokerer for en grundig miljømæssig gennemgang i forbindelse med anlæg af en motorvej over Egholm ved Aalborg."

Kilde: <https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../transportminister...>

Flere undersøgelser viser, at et alternativ med en østlig tunnel vil være en både billigere og mere klimavenlig løsning.

Kilde: <https://nejtilegholmmotorvej.dk/.../city-tunnel-et...>

Vær venlig at vælge dén løsning, og ikke løsningen med de ulemper vi alle efterhånden kender så godt:

- Voldsom dyr løsning: Estimeret mindst 7,9 mia. kroner, heraf 600 mio. kroner betalt af Aalborg Kommune + merudgifterne til sideveje mm., der ikke er indregnet.
- Løser alligevel ikke trængselsproblemerne (Læs det lige igen: Løser alligevel ikke trængselsproblemerne!)
- Sundhedsskadeligt støjmæssigt!
- Drikkevand i høj fare for forurening
- Risiko for ny alvorlig asbestforurening.
- Trafikalt potentielt kaotisk for den centrale trafik i Aalborg
- Nå ja, og så er der naturen og dyrelivet, bl.a. de sjældne arter der kommer til at uddø, og odderne... Glem ikke odderne! ☐☐☐ forhånd tak!

Dertil:

En vestlig Egholmmotorvej:

- ☐ Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst
- ☐ Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst
- ☐ Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen
- ☐ Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst
- ☐ Har en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst
- ☐ Har en ringere uhedsreduktion end alternativerne i øst
- ☐ Har en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.
- ☐ Har en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

Lyt til Aalborgs beboere!!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ang. forslag til lov om anlæggelse af motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:19

Til Transportministeriet

Høringssvar ang. lovforslag om anlæggelse af motorvej i Lindholmlinjen

Jeg er på det kraftigste imod anlæggelsen af en motorvej i Egholmlinjen, idet den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget. Iflg. de nuværende prognoser udarbejdet af trafikstyrelsen og flere uafhængige eksperter vil vestforbindelsen kun aflaste den nuværende østlige linjeføring med 24%, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen, vil belastningen i den nuværende østlige tunnel være, som den er nu. Vestforbindelsen forventes heller ikke at aflaste midtbyen særligt meget, kun 9 % i starten. Det er en vanvittig dyr løsning uden at være en særlig langtidsholdbar løsning rent trafikmæssigt. 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 og flere store uddannelsesinstitutioner. Mange pendler til disse steder ligesom der er meget tung trafik til de store industrivirksomheder, så det virker i den grad ulogisk at lave en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er.

Det er stærkt kritisabelt, at de seneste VVM-redegørelser ikke indeholder en sammenligning med det væsentligt billigere – og langt bedre alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Trængslen på E45 er koncentreret 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, ødelæggelse af rekreative, bynære områder, fare for forurening af vitale drikkevandsområder, fare for uoprettelig skade på fredet og truet dyre- og planteliv etc.

De sparede penge kunne i stedet bruges på en højst tiltrængt støjdæmpning – evt. overdækning af den nuværende E 45

Med venlig hilsen

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Janne Egede Høyrup (jahoy@protonmail.com)
Titel: Høringssvar / indsigelse imod 3. Limfjordsforbindels pga. spredning af asbestfibre = sundhedsfare
Sendt: 08-01-2024 14:53
Bilag: Høringssvar - 3die limfjordsforbindelse set fra et sundhedsfagligt synspunkt.pdf;

Se vedhæftede

Venlig hilsen
Janne Egede Høyrup

Sent with [Proton Mail](#) secure email.

Høringssvar: indsigelse imod 3die limfjordsforbindelse, Egholmlinjen.
Projektet udgør en hemmeligholdt men yderst alvorlig fare for folkesundheden.

Jeg skriver dette høringssvar som sundhedsfaglig med fokus på folkesundheden. Høringen udelader det væsentligste forhold: asbest i undersøgelseskorridoren. Projekt udgør en skjult trussel for folkesundheden pga. spredning af asbest-fibre. Det trafikale problem må løses på en anden måde end ved at slå borgere ihjel.

Høringsmaterialet er ufuldstændigt. Det strider med miljøvurderingsloven.

Det krænker vores lands demokratiske principper at både Vejdirektoratet, Transportministeren, Transportministeriet og Rambøll m.fl. skjuler viden om asbestholdigt materiale og asbest-fejestøv (frie fibre) i undersøgelseskorridoren for 3die limfjordsforbindelse, ved systematisk at tilbageholde viden om dette, så offentligheden og de politikere der skal træffe afgørelse tager stilling på uoplyst grundlag, uden kendskab til de potentielle konsekvenserne for folkesundheden. Embedsværket og ministrene vildleder i ond tro offentligheden og Folketinget. Jeg henviser som det saglige grundlag for denne udtalelse til Tænketanken GeoHav's 3 års kuglegravning af sagen, deres politianmeldelse af de ansvarlige Transportministre m.fl. på baggrund heraf samt deres høringssvar af 07.01.2024 Dokumentation findes her: <https://www.geohav.dk/?egholmlinjen>

Det strider med vores lands demokratiske principper. De systematiske udeladelser giver begrundet mistanker om, at ønsket om en gennemførelse af anlægsprojektet ikke handler om Danmark og Danskeres interesser, men at der derimod inddrages uvedkommende hensyn, på bekostning af danskeres liv. At asbest er usynligt og at viden om asbest er hemmeligholdt gør det ikke mindre sundhedsfarligt. En anlæggelse af sænketunnel vil sprede bundfældet asbest.

Detektionsgrænsen der er anvendt for asbest er videnskabelig uredelig.

Asbestfibreneres mikroskopiske størrelse betyder at den anvendte detektionsgrænse kan skjuler ekstreme mængder af sundhedsskadelige frie asbestfibre. Man må ikke basere en miljøkonsekvensvurdering eller en folketingsbeslutning på videnskabelige uredelige metoder som skjuler fakta. Detektionsgrænsen som er anvendt lever ikke op til gældende krav og må derfor ikke ligges til grund for hverken høring, en myndigheds afgørelser eller en folketingsbeslutning. Med andre ord lever høringen ikke op til lovens krav. Høringsgrundlaget er ugyldigt.

Det er anerkendt viden at asbest er hyper-sundhedsskadeligt. Der kommer hele tiden mere viden om, at det er værre end tidligere antaget. Vi har altså ikke nået toppen af overdødelighedskurven pga. asbest som forventet, men derimod kun set toppen af isbjerget. Derfor må forsigtighedsprincippet anvendes, så vi forebygger den sundhedskatastrofe som spredning af flere tons frie asbestfibre med størst sandsynlighed vil medføre. (kilde: GeoHavs materialer).

Denne artikel er fra nov. 2022. Den omtaler: **"Et nyt europæisk projekt viser, at mere end fire gange så mange, som hidtil antaget, dør af asbest."**:

<https://www.tv2nord.dk/naar-stoev-draeber/fire-gange-saa-mange-doer-af-asbest-de-siger-at-jeg-vil-doe-af-det> Artiklen linker også til denne artikel: <https://www.ir-d.dk/2022/11/the-silent-killer-in-buildings-all-over-europe/>

Det er anerkendt viden at asbest er kraftigt kræftfremkaldende og at der i Ålborg allerede er overdødelighed af bl.a. lungehindekræft forårsaget af asbest. Fibre fra asbestholdige materialer er særdeles sundhedsskadelige på grund af fibrenes beskedne størrelse. På grund af asbestens struktur kan fibrene spaltes på langs og blive væsentligt tyndere end 3/1000 mm, hvorefter fibrene kan trænge helt ud i de allermindste forgreninger af lungerne. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen, og fibrene kan ikke nedbrydes af kroppen. Asbesten beskadiger lungerne og kan forårsage lungecancer og øvrige former for kræft.

Jeg har med egne øjne set hvordan et stort asbest-deponi i årevis har skyldes direkte ud i Limfjorden fordi det ikke var inddæmmet og kystsikret som det skulle have været. Det er dokumenteret, at der kontinuerligt skyller asbestholdige materialer i land, bl.a. ved området kaldet "verdens ende". Selv statsministeren er gjort bekendt hermed. Vi ved derfor at der de facto er asbest i undersøgelseskorridoren og at dette logisk set må være spredt via de varierende strømme i Limfjorden, ikke bare i en men i alle retninger. Logisk set må en stor del af asbesten være bundfældet i området i og omkring linjeføringens placering.

Det sikreste ift. at sikre folkesundheden imod asbestens skadelige effekt vil derfor være at lade det bundfældede materiale fra de ikke-inddæmmede deponier der i årevis har skyllet ud i Limfjorden ligge. Man bør også iværksætte indsamling af de løse asbestholdige materialer som kontinuerligt skyller op på kyststrækningerne, så disse ikke korroderer og brydes i mindre stykker og så de ikke frigiver frie fibre som er de sundhedsskadelige.

Det trafikale problem må og skal løses uden at det risikerer at koster liv. Der skal findes en alternativ løsning og der er mange bud blandt høringssvarene.

Tilbageholdelse af viden om asbest gavner ikke Danmark eller Danskerne. Det forhold, at både Vejdirektoratet, Transportministeriet, Transportministeren og Rambøll har kendskab til oplysninger om asbest i undersøgelseskorridoren, sandsynliggør at tilbageholdelse af oplysningerne er koordineret og bevidst. Formålet kan f.eks. være at give Rambøll en uberettiget konkurrencefordel på 1,2 milliarder danske kroner, det vil give hvis oplysningerne først kommer frem efter projektets vedtagelse. Og som man siger "når det regner på præsten så drypper det på degnen". Det giver begrundet mistanker om korruption.

Jeg anbefaler at projektet skrinlægges. En gennemførelse af projektet, i strid med de demokratiske principper, kan være en lovovertrædelse der hører straffelovens allermest alvorlige paragraffer i 13. kapitel om terrorisme m.v. Jeg vil her citere vores elskede Dronnings sidste nytårstale og sidste ord til os:

"Gud bevare Danmark. Gud bevare jer alle sammen."

Bedste Hilsner
Janne Egede Høyrup, Osteopath D.O.

Div. rapporter om asbest i linjeføringen findes på Tænk tanken GeoHav hjemmeside: <https://www.geohav.dk/?egholmlinjen>

GeoHav har desuden på deres facebookside lavet et overskueligt notat for lægmand med link til et par af de relevante notater om asbest i linjeføringen: <https://www.facebook.com/geohavdk/posts/pfbid02nwnuXvsWVUiKswDXRwMSdHQekqYyFDZeKYDM4gub92ZLNhJ9V4NQvNRQs5YPBHSBI>

**Tænk tanken GeoHav**
22. december 2023 kl. 23.27 · 🌐

Her vises undersøgelseskorridoren for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Undersøgelseskorridoren er den fysiske afgrænsning for det område, der er VVM-behandlet og angiveligt med fuldstændige oplysninger af tilstrækkelig høj kvalitet beskrevet i miljøkonsekvensrapporten af 2021 (Rambøll) og af 2023 (SWEKO), hvoraf sidstenævnte er i høring frem til 11. januar 2024.

Daværende transportminister Benny Engelbrecht fastholdt, der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagte tracé for Egholmlinjen. <https://www.ft.dk/.../udva.../TRU/kalender/55457/samraad.htm>

GeoHav har derfor grafisk og under inddragelse af fotodokumentation placeret væsentlige fund af asbestholdigt eternit inden for undersøgelseskorridoren.

Ved Dall henligger minimum 84.000 ton asbestholdigt affald ikke fyldestgørende skærmet midt i linjeføringen. <https://www.geohav.dk/pdfarchive/247527455276847.pdf>

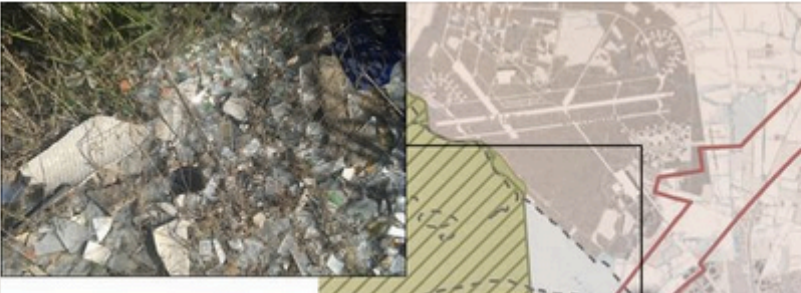
Ved Mølholm er der deponeret estimeret 550.000 ton asbestholdigt materiale i perioden 1960-1988 uden på daværende tidspunkt fyldestgørende inddæmning eller kystsikring - hvorfor asbestholdigt materiale har spredt sig ud i Limfjorden. Heraf ligger minimum 95.000 ton inden for undersøgelseskorridoren. <https://www.geohav.dk/pdfarchive/228363537229151.pdf>

I tracéet for sænketunnelen har GeoHav fundet asbestholdigt eternit i fjordbunden under en dykkerundersøgelse i sommeren 2023. <https://www.geohav.dk/pdfarchive/692742987487454.pdf>

På Verdens Ende henligger ikke uvæsentlige mængder asbestholdige materialer spredt og uafdækket i undersøgelseskorridoren og direkte i tracéet. Ingen har det fyldestgørende overblik over omfanget. <https://www.geohav.dk/pdfarchive/764556857648844.pdf>

GeoHav har den fyldestgørende dokumentation for det her beskrevne, hvoraf offentliggjorte publikationer kan findes på følgende link; <https://www.geohav.dk/?egholmlinjen>

Ovenstående er indgivet som høringssvar til Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, hvilket kan downloades på følgende link; <https://www.geohav.dk/pdfarchive/155761619474712.pdf>



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ellan (ellan@live.dk)
Titel: Høring, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:48

Som borger i Nørresundby er jeg dybt bedrøvet og bekymret over udsigten til, at en tredje Limfjordsforbindelse vil forringe kvaliteten af de naturområder, som bliver berørt af den nye motorvejsstrækning. Andre har gjort mere detaljeret rede for, hvordan forskellige arter (fx strandtudse, odder og lysbuget knortegås) vil blive forstyrret. Jeg vil blot tilføje, at det netop gør Aalborg til noget særligt som storby, at der er steder som Egholm og Østerådal, hvor naturområderne er store, der findes en rigdom af dyre-, fugle- og plantearter og det er hurtigt og nemt at komme dertil fra byens centrum.

Det er almindeligt kendt, at det er psykisk sundt at tilbringe tid i naturen. Nu hvor der er bred politisk enighed om, at der skal gøres mere for psykisk syge, vil det være oplagt, at undlade at forringe mulighederne for at finde ro og gode oplevelser i naturen. Det kan naturligvis ikke erstatte forbedringer i psykiatrien, men det vil i det mindste ikke være et stort skridt i den forkerte retning.

Venlig hilsen Ella Nielsen
Abildgårdsvej 54, 4. tv,
9400 Nørresundby

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Hansen (krh@kabelmail.dk)
Titel: motorvejsplaner
Sendt: 08-01-2024 14:15

Thomas Danielsen.

Vedr. Egholm- Kattegatmotorvejsplanerne.

Jeg blev virkelig chokeret, da jeg første gang blev bekendt med jeres planer om kattegatforbindelsen for slet ikke at tale om motorvej over Egholm, en lille idyllisk ø på kun 6 kvadratkilometer. Det virker stik imod det store behov, vi har for reducere af CO2 og etablering af mere biodiversitet. Det kan, efter min mening, ikke gå for hurtigt med at komme i gang. At ødelægge og affolke Egholm finder jeg uigenomtænkt og uacceptabelt. Der bor godt nok kun 50 personer. Men hvad med dem? For få år siden startede et økologisk landbrug. Det må under alle omstændigheder lukke, hvis I fastholder etablering af motorvejen. Klima - og miljømæssigt ville det være langt bedre at prioritere og forbedre den kollektive transport.

Jeg har også svært ved at få øje på behovet for at ødelægge både Samsø og den smalle odde, Røsnæs. At kunne benytte Molslinjen må være tilstrækkeligt. Hvis ikke så er der jo stadigvæk broerne.

Med venlig hilsen

Kirsten Hansen

Vimmelsbækløkken 87

5270 Odense N



Virusfri. www.avast.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: sikkermail@sosunord.dk (sikkermail@sosunord.dk)
Titel: -TRM#Egholmsforbindelsen
Sendt: 08-01-2024 13:42
Bilag: Security Marking.txt;

Til rette vedkommende.

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster 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.

Med venlig hilsen



Nanna Bech Kristensen

Underviser

nabk@sosunord.dk

+45 41550140

www.sosunord.dk | sosunord@sosunord.dk

EAN: 57 98 000 55 80 38 | CVR: 29 55 31 65



Den vedhæftede e-mail er blevet behandlet af Sikker E-mail Postkasse.

Modtaget af Sikker E-mail Postkasse: 08-01-2024 13:43:36,344 CET

Sikkerhedskontrollen af e-mailen gav følgende resultat:

Fortrolig (krypteret): Ja

Digital signatur: Gyldig

signatur verificeret: 08-01-2024 13:43:36,584 CET

Virksomhedscertifikat

Firma : Sosu Nord

Navn : Sikkermail - Sosu Nord

CVR : 29553165

Bemærkning:

Øvrige oplysninger:

Krypteringstilstand:

transport nøgle krypteret med: RSA 3072 bit

data krypteret med: AES256-CBC 256 bit

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Terkel Lund Ovesen (terkel@lundovesen.dk)
Titel: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 13:32
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx; Høringssvar Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Terkel Lund Ovesen
Sendt fra min iPad
Terkel Lund Ovesen
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets konvention 2020 [Text of the Convention \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/text/) og igen den 19 december 2022 [COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-landmark-biodiversity-agreement). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab ([World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News](https://www.un.org/en/news/story/2022/09/15-09-2022-1)) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. [Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet](#)

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø [UN Biodiversity Conference \(COP 15\) \(unep.org\)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-landmark-biodiversity-agreement), EU [Biodiversity strategy for 2030 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trend/7446/biodiversity).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

[Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed \(Biodiversitetskonventionen\) \(retsinformation.dk\)](https://www.retsinformation.dk/DA/lovtekst/1992/1992-06-05/1992-06-05.html)

[COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-landmark-biodiversity-agreement)

[Home | Convention on Biological Diversity \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/home/)

EU Habitat direktiv (1992), [The Habitats Directive \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trend/7446/biodiversity)

Bern konventionen (1979) [Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats \(Bern Convention\) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats \(coe.int\)](https://www.biodiversity.org/convention/bern-convention)

[Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](#)

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi [Natura 2000 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/trend/7446/biodiversity) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita*) som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29:
"Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsættligt og ikke-forsættligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle- og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemses for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårsvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. 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 afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

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

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke” funktionalitet” for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfunds nødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan ”skræmmes væk” fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.

Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet ”VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM” V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er ” Ud fra kendskabet til odderes territoriestedelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne odder på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne odder på Egholm, og en hun med unge.”

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 [N2023_30.pdf \(au.dk\)](#)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

”Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag.”

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

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyreløbe skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.

De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hassers å, ved Hassers å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil have en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hassers enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hasseris å, ved Hasseris å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hasseris Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 [When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats](#) - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier ud fra en vægtning af støj kildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | [SpringerLink](#), Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hassers å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning [Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen \(mst.dk\)](#), [Vandforsyningsloven \(danskelove.dk\)](#),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf [Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet \(mim.dk\)](#), [Rapport \(mst.dk\)](#).

- [Drinking water - European Commission \(europa.eu\)](#): The main pillars of EU drinking water policy are to:
 - protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
 - ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
 - secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
 - provide Europeans with adequate, timely and appropriate information
 - and to improve access to water intended for human consumption
- Drikkevand direktivet EU [EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
- [Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Understanding the Drinking Water Directive - ECHA \(europa.eu\)](#) [Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Safer drinking water for all Europeans \(europa.eu\)](#)
- [Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda \(who.int\)](#)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU [Final agreement on quality and access to drinking water \(europa.eu\)](#).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurenet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

[Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby \(mim.dk\)](#) [Miljøgis \(mim.dk Drastrup\)](#) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! [Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

[Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand borerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den ”irreversible påvirkning” vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et ”ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.” At vurdere dette som ”at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen” mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er ”begrænset påvirkning” ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planlagt for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurennet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske borer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfiltrering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport ([Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme](#)), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt [Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen](#)

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik [AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC](#), [Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC](#)

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer [Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28](#)

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger ([Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO₂e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO₂e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO₂e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO₂e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektiske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO₂ i anlægget og i de efterfølgende ”ekstra kørte km”.

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurenede jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurenede grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO₂ udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO₂ udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall
2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed
3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en ”ubetydelig” problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](https://flyfotokortlægning.geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960’erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav [GeoHav - Egholmlinjen](#)
- Dokumentation fremgår i: [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#), [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#), [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](#)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#)
- [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. [Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurennet jord samt asbest... Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet.... Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurennet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurennet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt område, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening.**

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: ”Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves.” og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvissningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajakstik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Måleenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960'erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatore er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen ([Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet](#)) fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vigtigt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden med rasterelektronmikroskopi (SEM)** kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst 1 %. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. [Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt ¹.](#)

Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. [For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer ²³.](#)

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: [Kommentarer om frigivelse af asbest \(geohav.dk\)](#), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. [Lov om videnskabelig uredelighed m.v. \(retsinformation.dk\)](#).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om ”der ikke er nogen asbest i fjorden”.

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest ([EUR-Lex - 32009L0148 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø [Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest \(bm.dk\)](#), EU's [Chemicals strategy - European Commission \(europa.eu\)](#) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: ”Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibre trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibre er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.” (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. [Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect](#)). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.

Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.

Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkludere pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.

Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) [PR INL \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019PC2182)):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):

C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);

D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI\(2016\)58139_7_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)58139_7_EN.pdf) 8 <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease>. 9 <https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of-Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012>

side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forøger risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreliggende en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcimentrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcimentrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (<https://epiprev.it/3608>)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m³ (0,1 fibre/cm³), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m³ (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m³ (0,001 fibre/cm³); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm³ (1 000 fibre/m³), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

“ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA.” MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

“Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway).” [Kristina Kjærheim](#), [Bente Ulvestad](#), [Jan Ivar Martinsen](#) & [Aage Andersen](#), [Cancer Causes & Control](#) volume 16, pages 593–598 (2005), *Cancer Causes & Control*

“Possible health risks from asbestos in drinking water.” Di Ciaula A and Gennaro V *Epidemiologia e Prevenzione*, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

“Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura” [H. Canan Hasanoglu MD](#), [Erkut Bayram MD](#), [Adnan Hasanoglu MD](#) & [Funda Demirag MD](#), *Archives of Environmental & Occupational Health* vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

“A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources”, *Heliyon* 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

“The need to control asbestos fibers in potable water supply systems.” J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, *Science of The Total Environment* [Volume 18](#), April 1981, Pages 91-102

“GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY.” *Italian Journal of Engineering Geology and Environment*, 1 (2021) Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

“Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation.” Janez Zavašnik, Andreja Šestan, [Srečo Škapin](#), *Chemosphere* [Volume 287](#), [Part 1](#), January 2022.

“Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods.” Sergio Malinconico ^a, Federica Paglietti ^a, [Silvia Serranti](#) ^b, Giuseppe Bonifazi ^b, Ivano Lonigro ^b *Journal of Hazardous Materials*, [Volume 436](#), 15 August 2022, 129083

WHO's regelsæt: [Asbestos in drinking-water \(who.int\)](https://www.who.int/publications-detail/asbestos-in-drinking-water)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**). Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft, lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet, forplantningsevnen og hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundhedsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. [I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter ¹²³](#).

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m³. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af rensed spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrunden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrunds niveauer for nogle af stofferne, dels et baggrunds niveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberegning, [Opdaterede støjberegninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#) side 2: 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 Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støjberegningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem [Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency \(europa.eu\)](#).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

[Noise \(who.int\)](#)

[Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise \(who.int\)](#)

[Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region \(who.int\)](#)

[WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe](#)

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.

MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.

Nitrit er et problem af flere grunde:

1. [Sundhedsskadelige effekter: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske¹²³. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn \(methæmotoglobinaemia\)¹².](#)
2. [Kræftfremkaldende: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit³.](#)

3. **Fødevarerikkerhed:** Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)⁴. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter⁴.

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening:** Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer¹². Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO₂ og methan i processen³.
 2. **Skadelige stoffer:** Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken⁴.
 3. **Sundhedsrisici:** Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet⁵.
 4. **Nedbrydning til nanoplastik:** Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celledskader⁶
- **Metabolisk forstyrrelse:** Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte¹.
 - **Immundefekt:** Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt¹.
 - **Neurodegenerative sygdomme:** Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme¹.
 - **Kronisk inflammation:** Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft¹.

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. [Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian](#)

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv, og samfundsværdi

Hermed indsigelse mod Egholmmotorvejen

Argumentet for at etableringen af Egholmmotorvejen er samfundsudvikling, vækst og mobilitet.

Den første konstatering man kan gøre, er at der ikke, globalt og historisk, er evidens for at udvikling og vækst kommer af en etablering af en ny motorvej. Det er en illusion, som også var den illusion som blev brugt som argument for E39 til Hirtshals.

Det er givet, at E39 har styrket mobiliteten for nogle, at det har sparet nogen tid for nogle. Den er dog ikke skabt den vækst som blev postuleret.

Samfundsudvikling og vækst er noget andet og mere end en industri diskurs fra 60 og 70'erne.

Projektet forholder sig ikke til fremtiden og de udfordringer som er nu. Det tænker ikke ind, eks EU's politik med [Green infrastructure - European Commission \(europa.eu\)](#) og hvordan og hvilken betydning [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](#) har.

Der er flere dimensioner i problematikken, som ikke tænkes ind i MKR 2023 og VVW fra 2021:

Hvordan skal infrastrukturprojekter udvikles, så de lever op til de globale målsætninger i de 17 vidensmålene, klimakrisen, natur og biodiversitetskrisen, og den grønne omstilling.

Hvordan skal fremtidens vej og transport løsninger udvikles.

Hvad er der for problemer og situation i Aalborg og Nordjylland, som infrastruktur skal være med til at aflaste og udvikle.

Trafikberegningerne, estimeret ud fra historiske tal og en fremskrivning [Trafikberegninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#) udtrykker minimal tidsbesparelse:

1 til 4,5 min ved fri kørsel.

Myldretrafik: 2 till 7,5 min (Aabybro og Brovst) antal køretøjer er lavt.

Spidsbelastningen er kort med ca. 30 minutter morgen og det samme om eftermiddagen.

Ingen analyse af ændringer af erhvervs og arbejdskørsel vs. fritidskørsel, og hvilke konsekvenser dette har.

Ud fra dette er der ikke et argument for en Egholmmotorvej som spiller sammen med samfundsudvikling og vækst. De få som får en minimal tidsbesparelse, vil ikke kunne argumenteres som værende fundament for en samfundsudvikling og en vækst.

Argumentationen for at en motorvej over Egholm vil aflaste tunnel og E45 holder ikke ud fra de præmisser der er i virkeligheden. Trafikberegningerne på at situationen kort tid efter en åbning vil være den samme som i dag ved tunnelen.

Som udviklingen er og har været, flyttes flere og flere virksomheder og arbejdspladser til området øst for Aalborg: Port of Aalborg, Aalborg Universitet, og ikke mindst det kommende Super Sygehus. Bare sygehuset viser diverse prognoser (jf. COWI rapport, 2019) vil betyde flere end 13.000 køretøjer

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønstre og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand ([Ultrarent vand til produktion af grøn brint \(silhorko.dk\)](http://silhorko.dk)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af toget i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende [Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#) [Teknisk beskrivelse af bygværker wcag 0.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende [Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprodukt til staten, eksempelvis benzin- og dieselaftgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Grundlæggende betragtninger, kritik og mangler på argumentation og logik

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKV 2003, 2006, 2011, 2021 er underkendte. MKV 2023 lever ikke op til EU VVM-direktiv [EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#) på flere alvorlige punkter (herunder klima, miljø, natur, forurening, asbest og tungmetaller, drikkevand og vandkvalitet, Bilag 4 arter, støj – se for uddybning de andre høringssvar). Der er intet i den supplerende miljøkonsekvensrapport som vurderer konsekvenser for mennesker og sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med artikel 4-12, bestå i ”på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer”:

- a) mennesker, fauna og flora,
- b) jordbund, vand, luft, klima og landskab
- c) materielle goder og kulturarv
- d) samspillet mellem faktorerne i litra a), b) og c).

Dette er ikke fyldestgørende med tilstrækkelig kvalitet, og MKR 2023 må også underkendes.

I henhold til processen er det dybt kritisabelt og undergravende for demokratiet med en høringsfrist så kort og over jul og helgdag. Denne proces er lovstridende og mangler anstændighed: mere end 1800 sider, som borgere og berørte myndigheder skal forstå og kommentere på 19 dage. Det er i strid med vejloven og VVM-direktivet, når høringspligtige myndigheder nægter at forlænge en høringsfrist, der helt tydelig er fastsat for kort. Problematikken kan juridisk ikke gå på at transportminister vil at lovforslaget skal behandles i februar. Det er ikke tidspunktet som er det afgørende, men kvalitet af det som skal behandles og beslutes om. Det juridiske er en saglig fyldestgørende behandling af den supplerende MKR, og at alle der ønsker gives muligheden. Enhver begrænsning af borgeres mulighed for at udøve deres demokratiske ret strider mod grundloven og Aarhus konventionen,

Tidsplanen skal revideres, så pligten til borgerinddragelse og høring af berørte myndigheder kan iagttages lovformeligt. - En frist på i alt 3 måneder vil være passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Det er dybt bekymrende at Transportministeriet og vejdirektoratet ikke føler sig forpligtigede til at tage ansvar for at lovgivning og det danske demokrati er velfungerende og har befolkningen tillid til myndigheder og politikere.

Det er ligeledes stærkt bekymrende at embedsmænd ikke tager ansvar og sikrer at man på alle måder lever op til:

Lovlig forvaltning - *Legalitetsprincippet, hjemmelskravet og forholdet til EU-regler.* Her er et problem ift at leve op til de internationale konventioner som Danmark har underskrevet, herunder EU-lovgivning og VVM-direktivet.

Sandhedspflicht - *Pligt til ikke at vildlede, informere korrekt, dækkende og ikke-misvisende*
- *Sandhedspflichten gælder både internt og i forhold til medier, offentligheden m.v.* Her er et problem ift at man vælger at udsende en pressemeddelelse den 13/9 2023, at der ikke er nogen asbest i fjorden. Dette er jo beviselige usandt (se høringssvar om asbest). Når man også kan konstatere at en embedsmand, som er entrepriseder ved Vejdirektoratet på LinkedIn, skriver til en borger, som udtrykker bekymring om høringssvarene bliver taget alvorligt: "men for ikke at skuffe dig unødvendigt så er det besluttet ☺ og anlægsloven er på plads." **Sandhedspflichten er altafgørende, og ovenstående peger på et alvorligt problem.**

Pligt og ret til faglighed - *Embedsmænd må ikke presses til at fravige deres faglige standarder.* Når man betragter de mange VVM-redegørelser og at de alle er underkendte, så er der et problem med den faglige integritet, men dermed også vejdirektoratets legitimitet. Dette er et problem for demokratiet og samfundsudviklingen.

Pligt til udvikling og samarbejde - *Embedsmænd skal sikre, at forvaltningen er opdateret og udvikle den offentlige forvaltning.* Når man i flere tilfælde kan konstatere at MKV-rapporten og vejdirektoratets arbejde ikke forholder sig til internationale konventioner, EU-direktiver og klimakrisen, miljøkrisen, biodiversitetskrisen og mennesker livsbetingelser, er man ikke opdateret og har ikke udviklet sig. Fra den første VVM i 2003 frem til 2023 er det samme argumentation og diskurs som er styrende. Vejdirektoratet har fået viden præsenteret, eks om asbestdeponierne og problematikkerne, om drikkevand, om støj, men ikke handlet på det. Opdateringen og udviklingen må prioriteres nu.

Åbenhed om fejl - *Embedsmænd og myndigheder har pligt til at erkende fejl og lære af disse.* Efter så mange underkendte VVM/MKV-rapporter er det svært at se hvor læringen er og hvordan man er begyndt at arbejde med et andet perspektiv. Vejdirektoratet bliver nødt til at forholde sig til hvad *videnskabelig vished* betyder og hvordan man opnår det. Hvad Forsigtighedsprincippet dækker over, og hvad EU-retten domfældelse om "bedste viden" er.

Partipolitisk neutralitet - *Embedsmænd må ikke spændes for den "politiske vogn", men holde sig til det faglige arbejde.* Det er givet, når man ser på hvad de forskellige trafikministre i perioden kommer med af diverse udsagn om Egholmmotorvejen, at der er stærkt politisk pres på at embedsmændene arbejder for denne løsning. Demokratiet er afhængigt af det faglige arbejde og integritet, hvis ikke dette er til stede har vi et problem i Danmark.

I analyse af MKR, ses det mange forskellige forhold som spiller sammen med ovenstående kritik, eks.:

MKR, side 407: I særlige tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen (jf. artikel 6 stk. 4). Fravigelse af beskyttelsen kræver, at der som minimum er tale om et projekt, der er af bydende samfundsøkonomisk interesse, at der ikke findes alternative løsninger, og at der iværksættes kompenserende foranstaltninger.

Det er givet, at man ikke kan bevise ”projektets bydende samfundsøkonomiske interesse” (se høringssvar). Projektet handler om noget andet, som man ikke formår at fremvise og dokumentere. De fleste borgere kan ud fra en simpel cost-benefit-analyse konstatere at: projektet kun bygger på nogle antagelser som det ikke er evidens for, illusioner om at infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, at virksomheder vil investere og placere sig i Nordjylland hvis motorvejen er der. En konstatering er at E39 ikke har skabt denne vækst, hvilket var argumentet den gang som det er nu med Egholm motorvejen. Alle som har studeret virksomheders strategier ift marked ved at det mindste problem i dag ikke er motorveje. Komplexiteten er betydelig mere omfattende en simpel forestilling om at 2,5 til 7 minutters besparelse på en motorvej er afgørende for investeringer, som også er grønne og fremtidssikrede.

At man i en MKR-rapport peger på at der skal flere dispensationer til, for at kunne gennemføre projektet, viser problemerne med at leve op til internationale konventioner.

Dispensationer er en fallit erklæring.

Hjemmeside [3. Limfjordsforbindelse | Vejdirektoratet](#): Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Man skriver desuden: ”Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold”.

Det handler om at det er vigtigt at vurdere virkningerne på miljøet, og detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser, og hvordan man kan begrænse eller undgå negative effekter på omgivelserne.

Som i de andre VVM/MKR lykkes det heller ikke denne gang, og man evner ikke at forholde sig til virkningen på mennesker – eks. Sundheds påvirkninger, tab af rekreative områder, tab af bynære natur og de æstetiske oplevelser, barns opvækst i at opleve natur tæt på eller de kommende generationers livsbetingelser.

De visuelle konsekvenser er kun beskrevet 2-dimensionelt, og giver ikke borgere en mulighed for at se det samlede projekt. En 3-dimensionel oplevelse er afgørende for at man kan få en fornemmelse af projektets omfang og påvirkning. Ved at ikke præsentere dette, fortier man projektets konsekvenser.

Når man i det sidste kapitel behandler ”usikkerheder og mangler”, kan man konstatere at det ikke er alle som fremgår (jf. de andre høringssvar). Dem som fremgår, er dog også alvorlige – (*mine fremhævelser*):

MKR, side 590, Kapitel 16 Eventuelle usikkerheder og mangler: Overordnet set vil der være usikkerheder i miljøkonsekvensvurderingerne, da disse udføres på et tidspunkt, hvor projektet med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse **endnu ikke er færdigprojekteret. Der vil derfor kunne forekomme justeringer og ændringer** i forbindelse med detailprojekteringen, herunder anvendte arbejdsmetoder, der ikke har kunne forudses i miljøkonsekvensvurderingerne... Da behovet for grundvandssænkning ikke er fastlagt nærmere, **kan konsekvensen af de midlertidige sænkninger af grundvandet have et større omfang**, end det fremgår af rapporten... De strækninger, hvor det kan være relevant at sænke grundvandet i anlægsfasen, er identificeret på et overordnet niveau. Der

er ikke foretaget en nærmere vurdering af grundvandssænkningernes art og omfang. Både kendskab til nærliggende forureningsart og omfang i nærheden af grundvandssænkningerne har stor betydning for at gennemføre en konkret vurdering af påvirkningen af grundvandskvaliteten. Forholdet bør derfor undersøges nærmere i detailfasen, når de eventuelle nødvendige afværgetiltag planlægges... side 591: Der er **ikke kendskab til specifikke forureningsforhold eller omfang af forurening på de kortlagte lokaliteter med forurening**. Forholdet bør undersøges nærmere i detailfasen, så en jordhåndteringsplan kan afklares med Aalborg Kommune og eventuelt nødvendige afværgetiltag planlægges. ... Usikkerhed omkring grundvandssænkninger og deres udbredelse betyder, at det er **usikkert om forurenende og potentielt forurenede lokaliteter påvirkes**. De nævnte usikkerheder vil blive håndteret i detailfasen, og derfor giver de ikke anledning til at ændre konsekvensvurderingerne

Samt, MKR, side 418: Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes på grund af Natura 2000-områdets nærhed til projektområdet. Projektets påvirkninger i anlægs- og driftsfase, dvs. undervandsstøj, spredning af sediment og forurenende stoffer, fysisk forstyrrelse, barriereeffekt, kollision/drab. Side 420: Det følger af gennemgangen af potentielt påvirkede Natura 2000-områder i Tabel 12-2, at en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes for det nærmeste Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.

Man indrømmer disse alvorlige problemstillinger og mangler, hvilket betyder at MKR ikke er fyldestgørende og lever ikke op til kraven for en VVM. Samtidigt kan man konstatere at disse problemer er så alvorlige, at de skal medføre ændring af konsekvensvurderingen. Det gør man så ikke, hvilket betyder at man fraviger forsigtighedsprincippet, videnskabelige vished og dermed en fyldestgørende rapport. Denne MKV-rapport er mangelfuld, misvisende og lever ikke op til kriterierne i VVM-direktivet og internationale konventioner.

Der mangler oplysninger og vurderinger af hvordan man i MKR og fra vejdirektoratets side forholder sig til de specifikke problemer og krav i:

- [The Habitats Directive - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- Bern convention [EUR-Lex - 128050 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf) Vision for the Bern Convention for the period to 2030 [1680ada0f0 \(coe.int\)](https://www.coe.int/t/t09/Ber/BerConvention/BerConvention.pdf)
- Biodiversitets strategi [Nature and biodiversity - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf) [Green infrastructure - European Commission \(europa.eu\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [vejledning-for-beskyttelse-af-areal.pdf \(mst.dk\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [vejledning-for-forbedringsmaal.pdf \(mst.dk\)](https://mst.dk/~/media/2021/04/20210420_vejledning_for_beskyttelse_af_areal.pdf) [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [EU at COP15 global biodiversity conference - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [Natura 2000 - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [Environment action programme to 2030 - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- EU miljø politik [Miljøpolitik: generelle principper og grundlæggende ramme | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [15/4. Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework \(cbd.int\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- [IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- Sustainable cities [Urban Greening Platform - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf) [The EU #NatureRestoration Law \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)
- Jf COP 28 IPCC, andre [The European Green Deal \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/128050/EN/eur-lex/eur-lex_vision_for_the_bern_convention_for_the_period_to_2030.pdf)

- UN Aarhus convention –[Aarhus - European Commission \(europa.eu\)](#) [DA \(unece.org\)](#) [cep43e.pdf \(unece.org\)](#) Høringssvaren VVM 2011 og VVM 2021 fik ikke en reel betydning, så hvordan vil man sikre sig dette denne gang?
- [Vandområdeplanerne - Miljøministeriet \(mim.dk\)](#) Vandkvalitet i Limfjorden er ikke god, ringe eller dårlig, og hvilke konsekvenser får det?
- Natur og by [Landmark UN resolution confirms healthy environment is a human right \(unep.org\)](#)
- Mangler en undersøgelse af alternativer (eks ekstra tunnelrør, City tunnel, ift.) som er et krav at leve op til i EU VVM-direktivet.

I en fastholdes af projektet, hvilket vil give anledning til kraftig kritik og en sagsanlæg, skal man forholde sig til:

Hvis projekter skal tillades efter undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, for væsentlige samfundshensyn – *med omtale af dommen i C-411/19 om vejanlæg i et Natura 2000-område* [L 220 - 2020-21 - Bilag 15: Tre artikler vedrørende L 220 \(Lynetteholm\) fra professor, dr. jur. Peter Pagh, Københavns Universitet \(ft.dk\)](#) - Fortolkningen i C-411/19 af undtagelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, understreger dermed på sin egen måde vigtigheden af rettidig omhu af de kompetente myndigheder. – Krav om videnskabelig vished som mangler!

I alle tilfælde anfører ordlyden af § 6, stk. 6, at der alene kræves offentlig høring af habitatvurderingen, hvis den kompetente myndighed vurderer, at offentligheden kan bidrage med nye oplysninger. Denne begrænsning af pligten til at høre offentligheden er imidlertid direkte underkendt i sag C-243/15 *LZ II*, der drejede sig om et hegn rundt om en dyrefarm i et Natura 2000-område. EU-Domstolen tog udgangspunkt i reglerne i Århus-konventionens art. 6, stk. 1(b), hvorefter der skal ske offentlig høring af projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, selv om projektet ikke er omfattet af konventionens bilag I. På grundlag heraf fastslog dommen, at når et projekt udløser krav om habitatvurdering efter habitatdirektivets art. 6, stk. 3, er dette udtryk for, at projektet kan have så væsentlig virkning, at den berørte offentlighed skal høres. Og denne forpligtelse har direkte virkning og gælder derfor på grundlag af EU-rettens forrang, uanset de nationale regler. Dette betød, at den slovakiske miljøorganisation, LZ, ikke alene havde krav på høring af tilladelsen til dyrehegn, men at organisationen tillige havde krav på prøvelse efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2.

Denne fortolkning af »afværgeforanstaltninger« blev imidlertid underkendt i C-521/12 *Briels m.fl.*, hvor hollandske myndigheder havde tilladt en motorvej gennem en beskyttet eng i et Natura 2000-område på vilkår af, at der blev etableret en væsentlig større eng et andet sted i Natura 2000-området. EU-Domstolen fastslog, at hvis den skadelige virkning imødegås ved en erstatningsbiotop, kan tilladelse kun meddeles efter den særlige undtagelse for væsentlige samfundshensyn i art. 6, stk. 4. Det gjorde ingen forskel, at erstatningsbiotopen var større og bedre end den biotop, som blev ødelagt af motorvejen. 10 Samme fortolkning blev bekræftet i de forenede sager C-387-388/11/15

Miljøministeriet, Habitatvejledningen Bekendtgørelse 1595 6 december 2018, side 30: Bevisbyrden omhandler således at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger snarere end deres forekomst, hvilket afspejler forsigtighedsprincippet. 87 Heraf følger, at konsekvensvurderingen skal være tilstrækkelig detaljeret og begrundet til at kunne dokumentere fravær af skadelige virkninger på baggrund af den bedste tilgængelige videnskabelige viden på området 88. Der er altså tale om en høj prioritering af et sikkert fagligt grundlag. Dette særlige forsigtighedsprincip er fastslået af EU-Domstolen. 89 Forsigtighedsprincippet indebærer, at hvis der er videnskabeligt grundlag for rimelig

tvivl om skadevirkninger, skal denne tvivl komme Natura 2000-området til gode. Hensynet til de udpegede områder skal vægtes højest. [978-87-7038-248-9.pdf \(mst.dk\)](#)

Side 40: EU-Domstolen har i flere domme udtalt, at de kompetente nationale myndigheder kun kan give ”tilladelse til en aktivitet på den beskyttede lokalitet på betingelse af, at de har opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den pågældende lokalitets integritet”, og at det forholder sig således, ”når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger”, idet vurderingen skal indeholde ”fuldstændige, præcise og endelige konstateringer og konklusioner, der kan fjerne enhver rimelig videnskabelig tvivl”.

EU udtrykker tydeligt i VVM direktivet fra december 2011 [EUR-Lex - 32011L0092 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#), at ”(4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet. (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse.”

I alt kan man konstatere, at denne MKR ikke lever op til standarder, kvalitetskravene, og forsigtighedsprincippet, og derfor må projektet afvises.

Alternativer skal undersøges, som man i VVM-direktivet fastslår at man skal gøre.

Med venlig hilsen

⁽¹⁾ [EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.](#)

⁽²⁾ [EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Bjarne Pedersen (erikbjarnepedersen@gmail.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 13:32
Bilag: 3. Limfjordsforbindelse - indsigelse.docx;

Til Transportministeren

Hermed fremsendes mit høringssvar imod den 3. Limfjordsforbindelse.

Venlig Hilsen
Erik Pedersen
Julius Posselts Vej 1 D, 5. 1
9400 Nørresundby

Indsigelse mod den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Økonomisk og naturmæssigt er denne investering samfundsmæssig dårlig, Jeg går ind for, at der skal ske en forbedring af mulighederne for at krydse Limfjorden omkring Aalborg, men det skal være med to ekstra tunnelrør ved den eksisterende motorvej

Økonomisk vil det være en stor samfundsmæssig fordel, etableringen vil være billigere og driftsmæssigt vil det være en STOR – STOR fordel, for det vil sikre, at der med fire tunnel rør, ALTID vil være en konstant afvikling af trafikken.

I dag er det sådan, når der sker en trafikulykke i en af tunnelerne, sander trafikken til i Aalborg centrum og det vil en Egholm forbindelse ikke løse, det er ikke ved Støvring en bilist opdager, at der er sket en trafikulykke i tunnelen, sådan at vedkommende kan dreje fra over Egholm og for derefter i Vendsyssel at skulle kører af småveje for at komme tilbage til E45. Bliesterne opdager trafikuheldet, når de konstaterer køen på motorvejen og dermed drejer fra ind igennem Aalborg, som de har gjort siden 1968 og med Egholm løsningen vil vedblive med at gøre.

En anden og væsentlig fordel som to ekstra tunnelrør vil have, når der er vedligeholdelse og reparation behov, kan man lukke tunnelrøret og åbne to rør ind mod Aalborg om morgenen og skifte og åbne to mod Vendsyssel om aftenen, samtidig med at vedligeholdelsen finder sted i røret der har dette behov.

Vedrørende naturen tales der meget om Egholm og det er berettiget, men der er også to dejlige naturområder der bliver påvirket, Lindholm Fjordpark hvor der en dejlig ro og dyreliv, samt syd for fjorden et smukt fjordlandskabs. Begge områder er rekreations områder med stor herlighedsværdi. Disse områder vil blive ødelagt, af bilstøj.

Hvis det ulogiske projekt om en Egholm forbindelse gennemføres, skal der laves støjværn, jeg er blevet fortalt, at motorvejen kommer op i 8 meters højde, som gør det muligt at sende støjen ind over Lindholm - Nørresundby

Med venlig hilsen

Erik Pedersen

Julius Posselts Vej 1 D 5-1.

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Terkel Lund Ovesen (terkel@lundovesen.dk)
Titel: HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING TIL ANLÆGSLOVEN IFM. 3.LIMFJORDSFORBINDELSE
Sendt: 08-01-2024 13:11
Bilag: Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet.docx; Høringssvar Drikkevand.docx; Høringssvar Klimamæssige konsekvenser.docx; Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment.docx; Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger.docx; Høringssvar vedrørende Trafik og Erhverv.docx;

Undertegnede fremsender hermed mit høringssvar til forslaget om ændring af anlægsloven i.f.m. anlæggelse af 3. limfjordsforbindelse. Samt høringssvar/kommentarer vedr. miljøkonsekvensvurderingerne ved anlæggelse af samme.

Jeg finder det overordnet uacceptabelt at forhold omkring drikkevands-, støj- og asbest forurening vil påvirke store dele af befolkningen i Aalborg, Nørresundby og på Egholm ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse over Egholm som foreslået.

Foreslåede alternative forbindelser vil ikke medføre de samme gener og vil samfundsøkonomisk sandsynligt være mere rentable.

Vedlægger uddybende dokumentation .

Med venlig hilsen
Terkel Lund Ovesen

Sendt fra min iPad
Terkel Lund Ovesen
Hasserisvej 106
9000 Aalborg
+4540926197

Høringssvar Bilag 4 arter og biodiversitet

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

MKR er, som VVM 2021, mangelfuld i beskrivelser af bilag 4 arter i området ved Egholm og de sydlige områder for fjorden. Den er ikke korrekt i vurderingerne og evner ikke at leve op til de nationale lovgivninger og internationale forpligtigelser.

Danmark har underskrevet FN biodiversitets konvention 2020 [Text of the Convention \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/text/) og igen den 19 december 2022 [COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement). Biodiversitet og den voldsomme nedgang og tab ([World is 'on notice' as major UN report shows one million species face extinction | UN News](https://www.un.org/en/news/story/2022/09/15-09-2022-01)) er en forpligtigelse Danmark har for at modvirke og bekæmpe.

EU Parlamentet ønsker, at EU tager førertrøjen på og sikrer, at 30% af EU's territorie består af naturområder fra 2030 og inkluderer biodiversitet i alle EU's politikker fordi det er et problem. Ikke kun for naturen men for menneskeligheden. [Tab af biodiversitet: Hvorfor er det bekymrende, og hvad er årsagen? | Nyheder | Europa-Parlamentet](#)

Natur og biodiversitet handler om en moralsk forpligtigelse, og gennem denne sikre liv og muligheder for kommende generationer. Danmark, herunder også regionen, har forpligtet sig til at i 2030 skabe effektiv beskyttelse af 30% vild natur og 30% havmiljø og vandmiljø [UN Biodiversity Conference \(COP 15\) \(unep.org\)/ COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement), EU [Biodiversity strategy for 2030 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/euro-observatory/en/biodiversity).

Den danske lovgivning og internationale konventioner som MKR skal forholde sig til, og som Vejdirektoratet er forpligtigede at overholde er:

[Bekendtgørelse af Konvention af 5. juni 1992 om den biologiske mangfoldighed \(Biodiversitetskonventionen\) \(retsinformation.dk\)](https://www.retsinformation.dk/DA/lovtekst/1992/1992-06-05/1992-06-05.html)

[COP15 ends with landmark biodiversity agreement \(unep.org\)](https://www.unep.org/news-and-stories/story/cop15-ends-with-landmark-biodiversity-agreement)

[Home | Convention on Biological Diversity \(cbd.int\)](https://www.cbd.int/)

EU Habitat direktiv (1992), [The Habitats Directive \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/euro-observatory/en/biodiversity)

Bern konventionen (1979) [Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats \(Bern Convention\) - Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats \(coe.int\)](https://www.coe.int/t/t90/bconvention/Bern_Convention.pdf)

[Biodiversitet, arealanvendelse og skovbrug | Faktablade om Den Europæiske Union | Europa-Parlamentet](#)

Et af de mange områder som er dækket af disse konventioner og lovgivning, er de bynære områder ved Egholm og natura 2000 området ved og vest for Egholm. EU har en strategi [Natura 2000 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/euro-observatory/en/biodiversity) at disse områder skal udvides, for at leve op til konventionerne og dermed den moralske forpligtigelse.

Når områderne på og ved Egholm er så vigtige mht. til efterlevelse af konventionerne, handler det om at området er et habitat for flere bilag 4 arter (jf. EU-habitat direktivet), rød listede, specielt: den lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) hvor mere end halvdelen af verdenspopulationen befinder sig (VVM 2021 konkluderer mere 27.000 observation i undersøgelses perioden) (se høringssvar), strandtudsen (*Epidalea calamita*) som alle tudser og frøer total fredet, men hvor specielt strandtudsen er under pres idet den er så habitat afhængig. På Egholm og i engene syd for fjorden er der en stor population (se høringssvar).

MKR skal beskrive dette og vurdere konsekvenserne iht EU VVM-direktiv. Dette evner den ikke.

Odder (rød listed)

Odderen (*Lutra lutra*) lever og yngler på Egholm. Odderen er logo for Bern konventionen, og skal beskyttes.

MKR formulerer:

Fravigelse for bilag IV-arten Odder - 3. Limfjordsforbindelse (vejdirektoratet.dk) side 29:
"Fravigelsesansøgningen omfatter alene bilag IV-arten odder jf. habitatdirektivets artikel 12. Projektet omfatter, som beskrevet i afsnit 2.3, ikke forsætlig indfangning eller drab af individer af bilag IV-dyrearter (artikel 12, litra a) eller forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen (artikel 12, litra c). Forsætlig forstyrrelse af bilag IV-dyrearterne, særligt i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer (litra b) kan undgås ved implementering af afhjælpende foranstaltninger for f.eks. perioden for anlægsarbejdets udførelse, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Tilbage står forbuddet i artikel 12, litra d mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder samt områdernes økologiske funktionalitet (både forsætligt og ikke-forsætligt). Projektet medfører, at yngle- og rastelokaliteter for odderen inddrages permanent til det kommende vejanlæg, og vidensgrundlaget for, i hvilken grad yngle- og rasteområderne kan erstattes med nye lokaliteter, samt Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 30/47 funktionaliteten for disse for odder, er mangelfuldt. Det kan jf. miljøkonsekvensrapporten på det foreliggende vidensgrundlag heller ikke udelukkes, at projektet forstyrrer odderen i driftsfasen som følge af trafikstøj samt vejens barrierevirkning. Vidensgrundlaget for, hvordan støj påvirker odderen, er mangelfuldt. Fravigelsen omhandler således artikel 12, stk. 1, litra d) for arten odder."

Side 37:"Der er ingen videnskabelige undersøgelser af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes ingen videnskabelige undersøgelser eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværgeforanstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/. De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 38/47 videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle- og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.!

Side 41: "Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemses for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1. Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterårsvinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder. 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 afsætte såvel afføring samt urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet

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

MKR. Side 47: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30//31//30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm. Det er vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder /31/.

MKR side 451: Data fra undersøgelserne i 2023 er gennemgået af eksperter, der konkluderer, at der højest er et par voksne oddere tilknyttet Egholm, samt muligvis et par syd for fjorden tilknyttet søerne ved Klosterengen /30/. Herudover er der tegn på at der er mindst én større unge på Egholm.

MKR fastslår at anlægsarbejde og drift vil en ikke” funktionalitet” for odder. Her konkluderer man at odderen ikke kan sameksistere med projektet. Bemærkningen om en fravigelsesansøgning skal begrundes i en samfunds nødvendighed. Dette er ikke tilfældet da alternativer til linjeføringen eksisterer, men som ikke er belyst i MKR og VVM 2021.

Odderen yngler hele året, så en periode hvor de kan ”skræmmes væk” fra området eksisterer ikke. At terrorisere drægtige odder og odder med unger med hunde, er både dyretisk, moralsk forkasteligt, og bryder voldsomt med Hundeloven § 12.

Antallet af ynglende odder er ikke korrekt ift. de lokale og de studier som er lavet på Egholm. Vurderingen er flere par. Disse observationer spiller jo fint sammen med den usikkerhed som er i notatet ”VURDERING AF ANTAL ODDERE OG EVENTUEL YNGLEAKTIVITET AF ODDER PÅ EGHOLM” V/ Af Natasha Lizette Lundt og Sussie Pagh, 6. JULI 2023. Notat er en analyse af videosekvenser og ikke et feltstudie, og udtrykker usikkerhed om hvad som observeres i sekvenserne. Konklusionen skriver, at det er ” Ud fra kendskabet til odderes territoriестørrelse er det mest sandsynligt, at der højest findes et par voksne oddere på selve Egholm. Både på fastlandet syd for Egholm og på den sydlige del af Egholm fangede kameraerne i april 2023 to voksne individer. Det ene af de voksne individer på fastlandet har en pelsskade ved halsen, og det kan derfor dreje sig om forskellige individer, som færdes hhv. på fastlandet syd for Egholm og på Egholm Syd. På et klip fra et kamera på Egholm Syd ses en hunodder med en unge. Der er således mindst to voksne oddere på Egholm, og en hun med unge.”

Der er modsigelser i denne konklusion som dermed indikerer at lokale studier er mere troværdige i deres observationer i feltet.

Det andre notat som MKR henviser til Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30 [N2023_30.pdf \(au.dk\)](#)

Dette notat modsiger hvad MKR beskriver:

”Aarhus Universitet har ikke kendskab til publikationer om afværgetiltag eller erstatningshabitater for forringede eller ødelagte yngleområder for odder eller om effektiviteten af sådanne tiltag.”

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

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder.”

Vejdirektoratet udtaler i DR 17/12, 2023, 19.56 Hundelort og dyreliv skal skræmme oddere væk fra 3. Limfjordsforbindelse | Nordjylland | DR: ”Vejdirektoratet påpeger, at de blandt andet har talt med eksperter fra Miljøstyrelsen og flere af landets universiteter. - Vi har samlet alle, vi kunne finde, som ved noget om det her. De kloge folk har vurderet, at det her er et tiltag, som man mener vil virke, siger Karsten Kirk Larsen, der er afdelingsleder i vejplan og miljøafdelingen i Vejdirektoratet.”

Det kan konkluderes; at det ikke er videnskabeligt belæg for dette, at de eksperter man henviser til fra Universiteter ikke i deres notater er enige, at det ikke er muligt at finde belæg for dette fra Miljøstyrelsen, og at det er et lovbrud iht. Hundeloven §12.
De ”kloge folk” som vejdirektoratet henviser til er ikke muligt at identificere.

Flagermus

MKR Supplerende miljøkonsekvensrapport (vejdirektoratet.dk) er mangelfuld og fejlbehæftet i beskrivelse af flagermus, population og adfærd.

- Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hassers å, ved Hassers å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),
- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

MKR, Side 15: Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs linjeføringen nord og syd for Limfjorden, vurderes det, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

Vurderingen er ikke korrekt, og omvendt skriver MKR om risiko side 50, Tabel 4-2: Flagermusarter i Danmark og deres risiko for trafikdrab og andre negative effekter af veje og jernbaner ud fra deres typiske flyvemønstre og -højder: **at den er høj til meget høj**

Der vurderes altså at en motorvej vil have en væsentlig påvirkning.

MKR modsiger sig selv.

MKR side 51; I forhold til landskabsbroer viser studier, at 98 % af de undersøgte flagermus vælger at flyve under vejen i stedet for over vejen, når der er tale om større broer, der fører vandløb under vejen (Bat mitigation measures on roads – a guideline, 2016)

Med henvisning til motorvej beskrivelsen, er der ikke muligt for flagermus i området Egholm ø og syd for fjorden, samt Hassers enge, at flyve under vejen. Motorvejen går på en dæmning. Det er ikke en bro.

Relevansen er derfor ikke til stede, og de 98% af flagermus MKR henviser til, vil flyve over vejen.

MKR, side 51: Det landskab, som den 3. Limfjordsforbindelse planlægges anlagt igennem, vurderes ikke at udgøre et væsentligt habitat for flagermus, da der ikke forekommer større løvskovsområder omkring det planlagte vejforløb. Foruden fjordens kyster krydser det udlagte trace flere større vandløb, som vurderes at udgøre ledelinjer for flere arter af flagermus.

Vurderingen er ikke korrekt. Jf. Der er mange observationer af flere forskellige arter – ved Svanholmgrøften mellem Svanholmgrøften og Hassersis å, ved Hassersis å, ved Nørholmsvej 101 engene (N og S for Nørholmsvej),

- Dokumentation eksisterer og over flere år.
- Mange af disse Flagermus kommer fra kridtgraven ved Mølholm og de gamle tunnelgange. Det er almen viden.

Også her modsiger MKR sig selv:

MKR side 56: Omkring Hassersis Å viste lytning til fods stor aktivitet af flagermus under lygtepælene på Nørholmsvej, primært sydflagermus. Yderligere er der stor aktivitet ved søerne i Klostereng, hvor der er observeret syv arter med størst aktivitet af vand-, dam- og sydflagermus. En registrering mellem de to søer midt sommer 2020 viste flest registreringer af troldflagermus og brunflagermus, men ingen registreringer af vand- og damflagermus, og generelt færre registreringer end i 2019

MKR side 97: På baggrund af kortlægningen af flagermus, vurderes det, at området, hvor den 3. Limfjordsforbindelse anlægges ikke rummer væsentlige ynglebestande af flagermus, men at flagermus forekommer i almindeligt i hele området. Flagermus har en stor aktionsradius på flere kilometer, og det vurderes, at et nyt vejanlæg i driftsfasen vil udgøre en permanent barrierevirkning. Barrierevirkningen vil medføre, at nogle arter af flagermus vil krydse vejen sjældnere eller have større risiko for at blive dræbt i trafikken. Alle flagermusarter registreret i forbindelse med projektet bruger strukturer som levende hegn, vandløb og skovbryn som ledelinje i større eller mindre grad, når de flyver mellem opholdssteder og fourageringsområder.

Denne vurdering er ikke med videnskabelig vished, og er i modstrid med det reelle billede som er og som MKR skriver på siden 56.

Et studie af Bennett & Zurcher 2013 When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats - Bennett - 2013 - The Journal of Wildlife Management - Wiley Online Library, Viser at med tydelighed problemerne med veje og flagermus.

MKR vurdering om støj med henvisning på siden 592 til Luo et al. 2014, så er den ikke i reference listen. Den kan ikke findes på Google Scholar eller Semantic scholar, eller ikke på Max Planck Institut hjemmeside.

MKR side 481: Dertil bør tilføjes at støj også kan forårsage fysiologiske effekter (fx stress) og ikke-auditoriske effekter /80//79/. Permanent høretab opstår enten ved meget kraftig lydpåvirkning over grænseværdien for permanent høretab, eller ved gentagne udsættelser for kraftige tilfælde af midlertidigt høretab. Midlertidigt høretab fortager sig over en periode, som kan vare fra minutter og op til flere døgn. I perioden med høretab vil et dyrs evne til at orientere sig, finde føde og kommunikere med artsfæller være begrænset ift. normalen. Påvirkningsgraden på dyrets vitale funktioner er afhængig af hvilke frekvenser af hørelsen som har fået en forhøjet tærskelværdi. Grundet den frekvensafhængige forskel i

følsomheden overfor støj, fastsættes grænseværdier ud fra en vægtning af støj kildens frekvenser i forhold til dyrets høretærskler.

Et studie der kan dokumenteres er [How Noise Affects Bats and What It Reveals About Their Biosonar Systems | SpringerLink](#), Smotherman et al 2021: "Echolocating bats use sounds for both perceiving their surroundings and social communication, which makes bats vulnerable to environmental and anthropogenic noise. Whether a particular noise source affects bats depends upon the acoustic properties of the noise and those of the bat's pulses as well as whether the bat is roosting, commuting or foraging." This chapter reviews some of the key discoveries on this topic that have emerged since the first North American Society of Bat Research (NASBR) meeting 50 years ago. A variety of different experimental approaches focused on noise have synergistically advanced the study of bat biosonar and acoustic communication. Psychoacoustic studies used noise stimuli to probe mechanistic questions about how the bat's brain processes and interprets echoes. Behavioral studies examined the long-term effects of intense noise on bat hearing, revealing that bats were surprisingly resistant to noise-induced hearing deficits at noise levels that cause hearing loss in other mammals. Lab and field studies have explored how bats respond to noise, focusing especially on behaviors that appear to successfully mitigate its negative effects. Field research has investigated the ecological consequences of both natural and anthropogenic noise, identifying the significant threats of noise pollution for bat populations. Collectively, these studies provide a cohesive framework for understanding the evolution of bat biosonar while also identifying key issues for ensuring their conservation."

Dette studie påviser at flagermus er sårbare for miljø og menneskabt støj!

Det viser at støj for flagermus er en trussel. Nogle frekvenser ser ikke ud til at påvirke, medens andre gør. Det afgørende er at med vished sikre beskyttelsen, hvor deres fouragering og kommunikation er altafgørende.

Skovhornugle og andre truede dyr

Skovhornuglen er ikke beskrevet i MKR og undersøgt, men dokumentationer viser at den yngler ved Nørholmsvej 101. Der er observeret 3 unge 2020, 1 unge 2022 og 2023.

Generelt er MKR mangelfuld vedrørende beskrivelse af Rovfugle (eks. Musvåge, Tårnfalk), Isfugle, Landsvale, Bysvale, og Fiskehejre (ved Hassers å, daglige observation 1-3, helt op til 7 fugle i området)

Hare yngler i området, Pindsvin havde i sommer 2021 3 unge, en Brud er observeret sommeren 2023.

Bilag 4 arter i området vil ikke få nogen gavn af, hvad MKR med Faunapassager beskriver som "løsninger".

Faunapassager er i området, udelukkende et forsøg på at legitimere anlæg af en motorvej. Den faktiske virkning vil være 0.

Det er ikke relevante områder som dyr vil passere og passere til, og de dyr som er beskrevet her, vil ikke kunne bruge dem eller kunne opretholde deres habitat.

Erstatningsnaturen som er beskrevet vil ikke være nok, ikke relevant og ikke et argument for de bilag 4 og rødlistede arter som bliver direkte berørte og truede.

MKR er mangelfuld på baggrund af de ikke eksisterende feltstudier, og evner ikke at beskrive og omfatte biodiversiteten og levevilkår for bilag 4 arter i området. De er supplerede af VVM 2021 som også var udsat for kraftig kritik i deres metode og mangel på de nødvendige feltstudier.

MKR fremstår uden videnskabelig vished, uden løsninger, og med manglende og fejlbehæftede beskrivelser.

Dansk lovgivning, Internationale konventioner, EU VVM-direktiv, Videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Motorvejen over området og Egholm strider mod disse.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Drikkevand Drastrup og Lindholm Hvorup BNBO Boringsnære beskyttelsesområder OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen.

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Danmark, som alle andre lande, har alvorlige problemer med at sikre befolkningen rent drikkevand.

At projekter og anlægge en motorvej gennem områderne ved Drastrup, Hvorup Lindholm vandværksområder, er ikke bare i strid med EU-lovgivning og dansk lovgivning [Drikkevand og vandforsyning - Miljøstyrelsen \(mst.dk\)](#), [Vandforsyningsloven \(danskelove.dk\)](#),

Beskyttelsen skal tages alvorligt jf [Miljøstyrelsen har rettet op på fejl og mangler i forvaltningen af dispensationer på drikkevandsområdet - Miljøministeriet \(mim.dk\)](#), [Rapport \(mst.dk\)](#).

- [Drinking water - European Commission \(europa.eu\)](#): The main pillars of EU drinking water policy are to:
 - protect human health by ensuring the quality of water intended for human consumption
 - ensure that drinking water quality is controlled through standards based on the latest scientific evidence
 - secure efficient and effective monitoring, assessment and enforcement of drinking water quality
 - provide Europeans with adequate, timely and appropriate information
 - and to improve access to water intended for human consumption
- Drikkevand direktivet EU [EUR-Lex - 32020L2184 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)
- [Implementing Decision Drinking Water Directive Watch List - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Understanding the Drinking Water Directive - ECHA \(europa.eu\)](#) [Improved quality and access to drinking water for all Europeans - European Commission \(europa.eu\)](#)
- [Safer drinking water for all Europeans \(europa.eu\)](#)
- [Guidelines for drinking-water quality: Fourth edition incorporating the first and second addenda \(who.int\)](#)

Grundvandet ved Drastrup har været beskyttet i 30 år, med støtte af EU [Final agreement on quality and access to drinking water \(europa.eu\)](#).

I MKR, side 514, er der en overfladisk og ukorrekt beskrivelse af vandkvalitet og sårbarheden. I VVM 2021 beskriver man, at man i anlægsfasen vil påføre grundvandet ved Drastrup en "Irreversibel påvirkning", med en ændring af den kemiske sammensætning, i et moderat omfang dvs. 10-50 km diameter. Dette betyder at vandet vil blive forurennet i et ikke konsekvensvurderet omfang.

Den overfladiske beskrivelse formår ikke at analysere at grundvandet i Drastrup består af tre lag: det øverste og nederste er det rene drikkevand, som bliver brugt. Det er mellemlaget som indeholder nitrat, og som stammer fra perioden inden beskyttelsen. Det vil være ødelæggende at ikke håndhæve denne.

Lindholm Hvorup vandværk er i samme situation, og vil have den samme påvirkning.

I alt får Aalborg ca., 40% af drikkevandet fra disse to områder, hvor Drastrup står for mere end 30%.

[Miljøgis vest Aalborg og Nørresundby \(mim.dk\)](#) [Miljøgis \(mim.dk Drastrup\)](#) viser med tydelighed områderne og den risiko der er ved de beskyttede områder!

Det er ikke vandværksboringerne der er direkte udsatte med arealet hvor de pumper fra! [Vejteknisk beskrivelse_wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#)

[Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#), Side 8: Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort. Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet. Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

MKR, side 509: Kildepladsen er allerede beskyttet med dyrkningsrestriktioner og har været det i en årrække. Drastrup Kildepladserne er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidig er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune /4/

MKR side 509: Indsatsområdet sydøst for Limfjorden er omfattet af Indsatsplan OSD 1435 – Klarup Vandværk og Aalborg Vand /14/ og /15/. Linjeføringen berører ikke vandværkernes indvindingsoplande i dette område.

MKR, side 510: Områdernes tynde lerede dæklag medfører, at de primære magasiner er meget sårbare over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Der skal derfor ved planlægning, udførelse og drift af veje tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger.

Ovenstående modsiger både sig selv og de faktiske forhold. De er ikke korrekte og forholder sig ikke til de reelle problemer mht. at anlægge en motorvej her. Ser man på arealet og kort figur 13,5, side 511 – er det ikke drikkevand borerne som er problemet det er indvindingsområdet! Motorvejen gennemskærer området, hvor sårbarheden er stor. Meget af det øverste, rene, drikkevand ligger 0.5 meter under terræn. Dette kan ikke beskyttes ved anlægsfasen, og den ”irreversible påvirkning” vil komme.

Det samme ved Lindholmvandværk, figur 13,6, side 512,

MKR, side 519: På det nuværende datagrundlag er det ikke muligt at vurdere forekomsten af den mere reducerede vandtype. Vandstandssænkning på lavbundsarealer vil dog som udgangspunkt medføre risiko for udvaskning af okker, pga. iltning af jernforbindelserne i jorden.

Anlæg og Grundvandssænkning betyder en irreversibel påvirkning af den kemiske sammensætning, hvor det ikke kun er okker, men også kemikalier, mikroplastik og salter. Jf. side 520: Grundvandssænkninger kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitativ og kvalitativ påvirkning af indvindingsboringer, hvis der er hydraulisk kontakt mellem de geologiske

lag, hvor der grundvandssænkes og indvindingsmagasinerne. Grundvandssænkning kan ligeledes medføre mobilisering af forurening, hvis der er vandopløselige forureninger inden for den estimerede påvirkningsradius. Den naturlige grundvandskemi kan ændres som følge af iltning af grundvandsmagasinet, i forbindelse med grundvandssænkning. Oppumpningen ved byggegruberne vil kunne medføre ind- og optrængning af saltvand. Side 522: Grundvandsforekomster. Området overlappes af grundvandsforekomsterne dkmj_1099_ks, dkmj_305_ks, hvor der er god kemisk tilstand, men ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.

MKR, side 526: Der er tidligere udført beregninger af grundvandssænkningens omfang. De udførte vurderinger er baseret på et sparsomt datagrundlag, dvs. der er meget få konkrete data om de geologiske og hydrogeologiske forhold, hydrauliske parametre mv. Der skal derfor udføres supplerende geotekniske undersøgelser for hele vejanlægget i detailprojekteringsfasen, ligesom vandmængder og sænkningstragte mv. skal revurderes, når der foreligger detaljerede undersøgelsesdata for de enkelte konstruktioner, og der skal foretages en vurdering af de nødvendige afværgetiltag i forhold til nærliggende boringer, angivet i Tabel 13-10.

MKR, side 528: På baggrund af ovenstående vurderes projektet i anlægsfasen således ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af grundvandsforekomsten i de terrænnære, regionale og den dybe grundvandsforekomst, såfremt anlægsarbejdet udføres med de nødvendige afværgetiltag. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes derfor at være begrænset.

Denne vurdering er i modstrid med det som står oven, og derfor ikke en korrekt konsekvensvurdering. På den ene side, siger man at man ikke har data nok til en kvalificeret vurdering, på den anden side mener man at der er/kan være et ”ukendt tilstand for nitrat, chlorid, pesticider, aluminium, arsen, bly, cadmium, chrom, kviksølv, kobber, nikkel og zink.” At vurdere dette som ”at påvirkningen er begrænset i anlægsfasen” mangler videnskabelig vished og modstridende.

MKR, side 531: Fjernelse af en del af grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandet, kan have betydning for den lokale mulighed for indvinding, samt føre til påvirkning af vandløb og vådområder. For byggegruberne vil der dog ikke blive fjernet den samme mængde grundvand fra ressourcen, som den oppumpede mængde. Det skyldes som nævnt, at en del af det oppumpede vand består af saltvand fra fjorden, som via de omgivende jordlag strømmer til den tørholdte grube.

Saltvandet fra fjorden vil med stor sandsynlighed gennemløbe de deponier som indeholder asbest, tungmetaller og kemikalier. Det vil forurene grundvandet, og det kan derfor ikke gives nogle garantier at det er ”begrænset påvirkning” ved at anlægge en motorvej.

Vurderingerne i MKR er ikke konsistente og svinger mellem moderat, begrænset og manglende/sparsomme data mht. påvirkninger.

MKR side 69: Drastrup fredskoven er planlagt for at beskytte grundvandet og side 72 §3 områder, engene det samme.

Manglende forståelse og analyse af hvad dette er, og hvilke konsekvenser det vil have ved at ophæve beskyttelsen.

Miljøministeriet, Habitats vejledningen, side 36, væsentlighedsvurderingen: Det skal fremhæves, at de nævnte miljøkvalitetskrav, grundvandskvalitetskrav og tærskelværdier fungerer som kriterier for, hvornår koncentrationen af et forurenende stof i vandmiljøet er over et niveau, der forhindrer, at der er eller opnås god tilstand i de målsatte vandforekomster. Niveauerne fastsættes konservativt, så der er god sikkerhed for, at vandmiljøet herunder organismer i miljøet ikke påvirkes negativt.

Den konservative vurdering som Miljøministeriet anlægger, er ikke at finde i MKR og strider derfor mod væsentlighedsvurderingen.

MKR side 36; Konsekvenser i anlægsfasen Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner. For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang. I områder, hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes der den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

MKR side 162-163: I anlægsfasen foretages midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne af såvel motorvej som bygværker og regnvandsbassiner. Sweco | 3. Limfjordsforbindelse 163/591 Grundvandssænkningerne og udledning af det oppumpede grundvand kan påvirke vandføringen i vandløbene i et omfang, så der er risiko for erosion af vandløbenes profiler, ligesom der kan ske påvirkning af de vandløbsnære arealer, hvor der foregår dyrkning eller findes naturområder. Varigheden af grundvandssænkningerne kendes ikke nærmere. Ved etablering af landskabsbroen over Østerå forventer Vejdirektoratet at pælefundere bropillerne. Derved undgås udskiftning af blødbund og grundvandssænkning i stort omfang, og der skal sandsynligvis kun grundvandssænkes til etablering af betonplader på toppen af pælene umiddelbart under terræn. Vejdirektoratet har indgået aftale med vandløbsmyndigheden Aalborg Kommune om at oppumpet grundvand i videst mulige omfang nedsives på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, skal der iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal der sikrer at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning

MKR side 177 : Håndteringen af vejvandet i afvandingssystemet sker primært ved kantopsamling, og vand fra skråninger opsamles i trug langs anlægget, da der er særlige drikkevandsinteresser (OSD) på strækningen (se kapitel 13 geologi og grundvand og 14 forurennet jord). Herefter ledes vejvandet videre via ledninger (lukket system) til regnvandsbassiner med tæt bund, der forsinker vejvandets

udledning til recipienter. Regnvandsbassinerne reducerer udledningens hydrauliske belastning af vandløb og søer. Regnvandsbassinerne reducerer ligeledes indholdet af miljøfremmede stoffer i udledningen da disse i en vis udstrækning tilbageholdes i bassinernes sediment. Etablering af motorvejen vurderes dog at medføre en begrænset merudledning af forurenende stoffer til overfladevandsrecipienterne. De resulterende koncentrationer af forurenende stoffer i recipienterne skal overholde miljøkvalitetskraven for vand, sediment og biota. Udledningerne må ikke medføre forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i recipienterne.

MKR Side 206: I forbindelse med større grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives på omkringliggende arealer. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres så recipienten ikke påvirkes.

MKR, side 533, Drift: Spildhændelser og nedsivning af vejvand kan medføre, at grundvandskvaliteten forringes, da indholdet af miljøfremmede stoffer, metaller og salte potentielt kan forurene grundvandet ved nedsivning. Side 534: I vintermånederne vil vejstrækningen blive saltet. I 4 af de 11 grundvandsforekomster er der ukendt tilstand for chlorid. Det gælder de den dybe og 3 af de terrænnære grundvandsforekomster, der alle ligger omkring Limfjorden (dkmj_305_ks, dkmj_304_ks, dkmj_28_ks og dkmj_947_kalk). Såfremt vandprøverne fra de geotekniske borer viser, at der er ringe tilstand for chlorid, vil al vejvand blive opsamlet ved kantopsamling og regnvandsbassinerne blive udført med membran, ligesom der vil være kantopsamling i sårbare områder.

MKR, side 537: Reinfiltration: I områder hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfiltreret. I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkninger og reinfiltration blive fastlagt ved pumpetest o.lign. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning jf. afsnit 13.7.

Ovenstående beskrivelser i MKR, viser med klarhed de manglende sammenhænge mellem anlæg og drift, og de "irreversible påvirkninger" og forurening af drikkevandet.

"Reinfiltrering" og membran i opsamlings bassiner, er ikke en løsning og er i direkte konflikt med lovgivningen, både i Danmark og i EU.

I dette er der ingen vurdering af mængde, garanti, sikkerhed, holdbarhed af membran, kvalitet, pris. Disse "løsninger" er ikke bare uoverskuelige, men lever ikke op til VVM-direktivet.

At ikke beskytte sårbare drikkevandsområder ved Drastrup og Lindholm Hvorup som værende BNBO Boringsnære beskyttelsesområder og OSD-områder med særlig drikkevandsinteressen, er ikke bare i strid med lovgivningen. Det er også dumhed og en forbrydelse mod kommende generation.

En motorvej gennem området kan ikke lade sig gøre og skal derfor forkastes.

Den videnskabelige vished og forsigtighedsprincippet skal være styrende.

Med venlig hilsen

Høringssvar: Klimamæssige konsekvenser

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når FN, EU, NGOs, forskere globalt, alle udtaler at konsekvenserne for klimaændringer er uoverskuelige og at handling på dette ikke kan vente, må man forvente at MKR og Vejdirektoratet forholder sig til problemerne.

Når UNEP er kommet med en ny rapport ([Emissions Gap Report 2023 | UNEP - UN Environment Programme](#)), som viser at vi har alvorlige problemer: Transportministeriet og Vejdirektoratet er forpligtigede til at både forholde sig til dem, men også handle på dem. Nu.

EU beskriver det tydeligt [Konsekvenserne af klimaforandringerne - Europa-Kommissionen](#)

IPCC og UNFCCC er endnu kraftigere i deres beskrivelser og kritik [AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 — IPCC](#), [Introduction to Science in the UNFCCC | UNFCCC](#)

COP 28 kunne givet gjort mere, men fik fastslået at klima kræver handling og en kraftig nedbringelse af fossile brændstoffer [Fossil fuels and finance dominate COP28 agenda - UN Climate Summit News - COP28](#)

Vejdirektoratets overfladiske 5 sider plus forside om klimamæssige konsekvenser af Egholm motorvejen er både pinligt og beskæmmende for en dansk myndighed i 2023. Man har tydelig ikke forstået krisen, hvilke konsekvenser den allerede har, og hvordan man skal indtænke det i projekter, eller hvordan projekter med udgangspunkt i klima evidens skal forkastes.

Vejdirektoratets betragtninger ([Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)) og udregninger er mangelfulde:

Side 4: Udledninger i anlægsfasen Beregningen viser, at den samlede CO₂e-udledning fra anlægget er cirka 480.400 ton, og det derfor vil have en væsentlig klimatisk påvirkning.

Side 5: Det er i beregningerne forudsat, at der sker en række teknologiske forbedringer, som får betydning. For eksempel er det forventningen, at CO₂e-udledningen fra biltrafikken vil falde markant i fremtiden, hvilket især skyldes den stigende andel af elbiler på markedet. Endvidere forventes det, at vedvarende energikilder i stadig større grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne. På det nuværende grundlag vurderes det, at trafikken over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 128.700 ton CO₂e mere end hvis vejen ikke udbygges. Det svarer i gennemsnit til 2.570 ton CO₂e mere om året, end hvis 3. Limfjordsforbindelse ikke anlægges. Grundet skiftet mod batterielektiske lastbiler er der et stort fald i udledningen i perioden. Gennemsnittet dækker over et fald i udledningen fra knap 8.000 ton i 2035 til 430 ton i 2084.

De væsentlige klimatiske påvirkninger er ikke nok til at opgive projektet.

Det spiller heller ikke sammen med at MKR samtidigt peger på at en del af samfundsværdien er en forøgelse af indtægterne via afgifter på benzin og diesel, da forbindelsen over Egholm betyder flere kørte km.

Det er modstridende og regnestykket hænger ikke sammen.

Forventningerne er jo at man kommer til at udlede meget mere og belaste klimaet mere end de ca. 480.400. tons CO₂ i anlægget og i de efterfølgende ”ekstra kørte km”.

Bare i anlægs fasen så mangler udregningerne vedrørende eks.:

Transport af råstoffer, hvorfra, hvordan?

Udvinding af disse.

Oprensning af forurennet jord og transport.

Oprensning – reinfiltration af forurennet grundvand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk (mængde, kostnader)

Arbejdskraftens samlede CO₂ udledning i forbindelse med transport fra og til arbejdsstationer.

Estimeret udledning ifm. ulykker og hændelser der skal håndteres.

Drift udregningerne:

Ikke evidensbaserede gætterier om fremtidens transport på lang sigt – 2084 (?)

Ikke medregnet CO₂ udledning fra benzin og diesel køretøjer som man hævder, vil øge og give en indtægt i kraft af afgifter.

Andre omkostninger ved drift og vedligeholdelse

Vejdirektoratets og MKR er mangelfuld vedrørende de klimamæssige konsekvenser. Det er en begrænset og partiel betragtning, og ikke evner at leve op til de globale udfordringer om hvordan klima spiller sammen med natur, biodiversitet, og miljø, samt befolkningen livsbetingelser.

Sammentænkningen af problemstillinger, den videnskabelige vished og forsigtigheds princippet er ikke til stede.

Projektet lever ikke op til fremtidens udfordringer og de krav man skal stille til anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Asbest deponier og fjordsediment

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Disposition:

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall
2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed
3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

1. Manglende undersøgelse af deponier og asbest i området fra Klosterengen til Hasseris å, samt Verdens ende og ved Dall

I MKR er det igen, som i de tidligere VVM redegørelser, en affejning af alvoren af asbest forurening i Aalborg. Man har ikke undersøgt forekomsten på landjord, hvilke lokationer, hvilke omfang og grad af problemer og omkostninger. Hverken økonomiske eller sundhedsmæssige. MKR nøjes med en henvisning til vejledning: side 37: Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenet eller indeholder asbest. Forurenet- eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenet – eller asbestholdigt jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenet jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Det er ikke på nogen måde en ”ubetydelig” problemstilling, og problematikken om asbest og deponier er ikke noget man kan være i tvivl om. Produktionen af produkter indeholdende asbest stod på i, mere end 75 år på Dansk Eternit fabrik, og ved andre industrier som brugte asbestfiber til at styrke produkterne (bl.a. cement). Affald, restprodukter og spild blev dumpet i adskillige deponier i Aalborg området, ejet af Dansk Eternit fabrik og Aalborg Portland, herunder Klosterengen. Dumpningen af rester med asbest er enorm. Der er tale om at mere en 1.000.000. tons asbestholdigt materielle, tungmetaller (jf. bl.a. besøgsrapporter ved Dansk Eternit fabrik), og kemikalier, er deponeret i og omkring Aalborg. Det er ikke en potentiel forekomst. Det er et faktum. Et faktum som ikke er kortlagt og vurderet. Bare i området og omkring Klosterengen estimeres mere end 500.000 tons deponeret i perioden 1976-1988 (se dokumentation i området [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](https://flyfotokortlægning.geohav.dk)). Området fra færgelejet og vest på er opfyldt siden 1960’erne. Estimatet er nok for lavt sat, og det faktiske indehold er ikke undersøgt.

Denne dumpning forgik med samtykke og aktiv deltagelse af Aalborg kommune, og hvor Nordjyllands Amt havde det overordnede ansvar og kontrol, uden at håndhæve det. Region Nordjylland beskriver at der er ca. 850 deponier og forurenede lokationer i regionen som man ikke har kortlagt ift. indehold ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#)). I Aalborg er der 81 kendte deponier, med samme problematik.

Alt dette fremgår ved:

- Sagsagter (kystdirektivet, rigsarkivet), observationer, øjenvidne beretninger, prøvetagning
- Deponiernes lokation, men manglende bundmembraner og perkolat opsamling. DVS. at de er hyper mobile fiber har fri bevægelse ud i det maritime miljø.

- Kendt af, gennem fremsendelse af dokumentation, foretræde og møder, af vejdirektoratet, transportministeriet, skiftende transportministre, Folketingets transportudvalg, Folketingets sundheds og miljø udvalg, Aalborg Byråd, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Regionsrådsformanden Region Nordjylland, samt Statsministeren Mette Frederiksen (fremsendt 12/11 2022).
- Kendt af SWECO via GeoHav [GeoHav - Egholmlinjen](#)
- Dokumentation fremgår i: [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#), [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#), [flyfotokortlægning \(geohav.dk\)](#)
- Rapport verdens ende – dokumenteret asbest forurening [764556857648844.pdf \(geohav.dk\)](#)
- [20230624_feltnotat_dykkerundersøgelse_public \(geohav.dk\)](#)
- Rensningsanlæg vest i Aalborg (placeret den østlige del af Klosterengen) er direkte bygget på asbestdeponi.

En asbest analyse ved Svanholmgrøften påviser forekomst af asbest (2 prøver steder 3 analyser) ved vest siden den nordlig del (kilde firma Andreas & Vidbjerg CVR-nr36943815 CVRP-nr1020533176). Analysen er foretaget på vegne af Aalborg Forsyning Kloak A/S. Den er tydelig ikke delt med Vejdirektoratet og SWECO.

Asbest og omfanget er ikke undersøgt ved Dall, Østerå eller ved Klosterengen lergrav

Når Vejdirektoratet projekter i området og beskriver: Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst. [Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Dette betyder at man vil gennembryde asbestdeponiet, og hvor man mangler at redegøre for konsekvenserne af dette.

Endvidere skriver man:

MKR, side 545, ved Dall: 101,0-101,3 Nedlagt fyldplads 851-01000 V1 Opfyldt med affald og forurennet jord samt asbest... Lokalitet 851-01000 (V1) er et specialdepot for eternitaffald, hvor der er risiko for indhold af asbest. Motorvejen vil blive anlagt på dæmning hen over den kortlagte lokalitet.... Ved afgravning af asbestholdig jord og materialer på land kan afgravningsområdet holdes fugtigt, for at hindre spredning af asbestfibre og forurennet jord.

MKR, side 547: 108,2-109,0 Område med udspredning af spildevandsslam, terrænhævning af kystareal 851-00193 V1 Potentielt opfyldt med affald/asbest, potentielt forurennet fra spildevandsslam.

Side 548: Lokalitet 851-00193 (V1) omfatter flere forskellige aktiviteter. På en del af området, der er beliggende ud til kysten ca. 300 m øst for motorvejstraceet har der været depot for eternitaffald og bygningsaffald, hvor der i perioden 1975-1979 er sket en opfyldning og ændret på kystlinjen. Kystsikringen ved opfyldningen blev afsluttet i 1988 /10/. Arealet kan potentielt være opfyldt med materiale indeholdende miljøfremmede stoffer, herunder asbest /10/. Nylige fund af eternitfragmenter

i både terræn og ved kystlinjen indikerer, at afdækningen kan være mangelfuld. Ligeledes er den eksakte udstrækning af deponiet sandsynligvis ikke endeligt fastlagt, hvorfor der skal udvises opmærksomhed ved gravearbejder. Siden 1954 er der sket en terrænhævning af de kystnære områder, og der er tegn på gravearbejde og jordhåndtering i forbindelse med søerne på Klostereng. Derudover har der på en del af området været udsprøjtet spildevandsslam siden ca. 1980.

Beskrivelsen modsiger sig selv: er der asbest eller er det ikke. Det indikerer at SWECO og Vejdirektoratet er klare over at der er asbest, men man vælger at nedtone problematikken, hvilket er i strid med EU VVM-direktiv og den videnskabelige vished og en fyldestgørende undersøgelse som en MKR skal være.

Dette deponi, som alle andre deponier i Nordjylland har ikke nogen bundmembran og perkolat opsamling. Dette betyder, at der bliver ved at udvaskes og sive ud miljøfarlige stoffer, herunder asbest, Region Nordjylland oplyser om manglerne, samtidigt som de indrømmer at de ikke har styr på de ca. 850 forurenede grunder som er i regionen. De vil først nu opprioritere deres indsats, hvis regionens strategi 2024-27 bliver implementeret ([Regional Udviklingsstrategi 2024-2027 \(rn.dk\)](#))

Der er ikke, hverken ved Verdens ende, Klosterengen og til Hasseris å (områderne V1 og V2), og ved Dall, eller Østerå undersøgt omfanget af forurening herunder asbest. Konsekvenserne kan dermed ikke vurderes og derfor en mangel i MKR. Konsekvenserne af asbest og Østerå er ikke belyst, specielt ikke når man ser på at Østerå er åbnet inde ved Aalborg og er tænkt som et rekreativt område, hvor børn kan lege ved vandkanten.

Man konkluderer i MKR, side 571, Tabel 14-14: Håndtering jord indeholdende asbest. Sårbarhed Lav, Geografisk udbredelse Lokalt, Intensitet Lille, Varighed Kort, Konsekvens Begrænset

Ift., til nævnte dokumentationer, sagsakter, øjenvidner beretninger, er konklusionen forkert og uden videnskabelig vished: Udbredelsen er omfattende, intensitet stor, varigheden uendelig, og konsekvenserne uoverskuelige. **Dette hvis ikke man sikrer, forsegler og beskytter befolkningen og naturen mod en fortsat forurening.**

2. Undersøgelse i fjorden af sediment – videnskabelig uredelighed

Vejdirektoratet og SWECO hævder, side 21 i supplerende MKR: "Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves." og side 37 Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Bilagsrapport, side 284, Sweco og Naturafocus: sediment undersøgelse

Side 288: I 2019 er der foretaget en undersøgelse af det marine sediment efter den daværende projektplan for 3. Limfjordforbindelse med henblik på at vurdere sedimentet i forbindelse med eventuel klapning og/eller nyttiggørelse (Naturfocus 2020). Undersøgelsen blev udført ved sedimentprøvetagning efter Miljøstyrelsens forskrifter og Naturfocus Side 2 Notat: 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen)9095-RAD-MILJ-RAP-0075_MKR-bilag 6 Baggrundsrap_naturfocus_færdig udført i seks delområder i anlægskorridorer syd og nord for Egholm, Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Sedimentundersøgelsen i 2019 blev foretaget i otte

delområder efter en udarbejdet prøvetagningsplan (Naturfocus 2019). Hvert delområde repræsenterer én miljøprøve af sedimentet og hver miljøprøve var en blandingsprøve bestående af 5 sedimentprøver taget inden for hvert delområde. Prøvetagningsplanen var godkendt af Miljøstyrelsen.

Her mangler oplysninger og henvisningskilder i teksten!

Der foreligger ikke godkendelsesdokumentationen fra Miljøstyrelsen.

Side 289: I hver af de 33 specificerede delområder indsamles en blandingsprøve bestående af Kajakstik på 5 fastlagte prøvetagningsstationer. For de 29 delområder i forbindelse med anlægskorridorerne og muligt kompensations-afgravning fraktioneres Kajakstikkene så vidt muligt i en øvre kulturpåvirkede sedimentaflejring og en nedre upåvirkede glaciale aflejring. For Reference-områderne udtages kun den kulturpåvirkede sedimentaflejring. Alle blandingsprøver analyseres for baggrundskoncentrationer af miljøfremmede stoffer og for den kulturpåvirkede sedimentaflejring analyseres også for asbest. I alt indsamles således 62 blandingsprøver til analyse.

Analyse Asbest: prøve 1-2 m under terræn

Måleenhed detektionsgrænse er 100 mg per Kg

Resultatet er

1: 0 mg/kg

2: 0 mg/kg

Resultat ALS og underleverandører *3 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163 og *4 ALS Czech Republic s.r.o, CAI L1163

analyse:

Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 6a	syd for Egholm
Asbest *3	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 21a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 22a	nord for Egholm
Asbest *4	<100	mg/kg VDI 3866 part 6	prøve 27a	nord for Egholm

Blandingsprøve syd Egholm 1 analyse som viser intet.

MKR side 240: Asbest. (Kun prøverne fra det øverste sedimentlag. Ikke reference-prøverne)

MKR side 243: Der er ikke konstateret indhold af asbest eller PFAS i nogle af de udtagne prøver.

Problemerne med undersøgelserne og analyserne er:

Prøverne er ikke taget dybere, hvilket er betænkeligt når man ved at asbestdumpning og -udledning og anden forurening er foregået siden 1960'erne, og at sedimentet har ændret karakter gennem årene.

Prøvetagnings koordinatore er ikke eksisterende i ETRS89 systemet.

Der er kun foretaget 4 analyser af asbest forekomst. I pressemeddelelsen ([Ingen fund af asbest og PFAS på Limfjordens havbund | Vejdirektoratet](#)) fremgår det ikke hvilke kriterier, måleenhed og detektionsgrænse der er brugt

Der var kraftig kritik af Naturfocus involvering og prøvetagning i 2021, jf. høringssvar VVM 2021. Naturfocus er et enkeltmandsfirma som er registreret som fotografisk virksomhed (CVR nr. 11466478, start 15/1 1985), og personen kan ikke dokumentere nogle videnskabelige kvalifikationer indenfor biologisk rådgivning, forskning, eller prøvetagning. Vejdirektoratet oplyser ved et møde at Naturfocus ikke kommer at være involveret i prøvetagning. Det er derfor særdeles uforståeligt og meget bekymrende, at Vejdirektoratet ikke har kvalitetssikret underleverandør til VVM-redegørelsen. Specielt når det er på et så vigtigt område ift. sundhed, miljø og natur. Rambøll brugte ham, og nu har SWECO gjort det samme i modstrid med Vejdirektoratets oplysning. Argumentet for hvorfor mangler at oplyses.

Man har valgt at kun lave analyse på 1 prøve syd for Egholm, selv om det er alment kendt at den største forureningskilde er ved området Klosterengen og øst og vest for det. Det er mangelfuld analyse og man kan ikke på den baggrund konkludere at der ikke er asbest, eller andre forureninger i fjorden.

Endvidere, er de 4 prøver analyseret ved: **analysemetoden med rasterelektronmikroskopi (SEM)** kan anvendes til at påvise asbest i tekniske produkter. Denne metode er specifikt designet til **kvalitativ detektion af asbest** i tekniske produkter, hvor asbestmasseindholdet er mindst 1 %. Ved at koncentrere prøven (f.eks. ved syrebehandling eller forbrænding) kan detektionsgrænsen sænkes for visse produkter. [Metoden kan også bruges til at estimere asbestprocenten i det tekniske produkt ¹.](#)

Dog er det vigtigt at bemærke, at denne metode primært er beregnet til faste materialer og tekniske produkter. For **havvand** ville andre metoder være mere hensigtsmæssige, da SEM ikke er velegnet til at analysere flydende prøver. [For at påvise asbest i havvand anbefales metoder som optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering, der er mere egnede til at håndtere flydende miljøer ²³.](#)

Det vil sige man har anvendt en metode som ikke egner sig til en analyse af sediment. Metoden man skulle brugt er optisk mikroskopi eller væskeprøvefiltrering. Dette oplyser MKR rapporten og Vejdirektoratet ikke.

Problemerne er også med den valgte **Detektionsgrænsen**, som er den laveste koncentration af et stof, der kan påvises pålideligt ved en given analytisk metode. Det er det punkt, hvor signalet fra stoffet er tydeligt forskelligt fra baggrundsstøjen og kan skelnes med en vis grad af sikkerhed. For eksempel, hvis vi taler om **asbestanalyse**, så er detektionsgrænsen den mindste mængde asbest, der kan påvises i en prøve. Når asbestkoncentrationen er under denne grænse, kan det være svært at påvise pålideligt. Detektionsgrænsen afhænger af den specifikke metode, instrumentering og prøvens karakteristika.

I miljømæssige analyser, såsom vandkvalitetsundersøgelser, fastsættes detektionsgrænser for at sikre, at forurenende stoffer som tungmetaller, pesticider eller organiske forbindelser kan påvises, selv ved meget lave niveauer.

At man vælger en detektionsgrænse på 100 mg per Kg, er det samme som at sige, at man ikke vil finde noget. GeoHav fremfør ligeledes den samme kritik: [Kommentarer om frigivelse af asbest \(geohav.dk\)](#), at detektionsgrænsen er urealistisk høj.

Der er ikke nogen analyser af asbestfiber global som måler asbestfiber i vægt.

En detektionsgrænse med vægt er videnskabelig uredelig.

Konklusionen er at prøvetagningen, lokationerne for prøverne, antal prøver undersøgt, analyserne og analysemetoden alle er utilstrækkelige, og at det i videnskabelig forstand er videnskabelig uredelighed., jf. [Lov om videnskabelig uredelighed m.v. \(retsinformation.dk\)](#).

Dette er alvorligt og der forventes at Vejdirektoratet kommer med en ny pressemeddelelse og dementerer tidligere usande udsagn om ”der ikke er nogen asbest i fjorden”.

3. Manglende vurderinger af asbestens sundhedsmæssige konsekvenser

MKR er mangelfuld når vi taler om vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/148/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest ([EUR-Lex - 32009L0148 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)), at EU skærper fokus på asbest og arbejdsmiljø [Ny EU-aftale sænker grænseværdi for asbest \(bm.dk\)](#), EU's [Chemicals strategy - European Commission \(europa.eu\)](#) forholder man sig ikke til i MKR. Dette er en klar mangel da netop peger på problematikken, håndtering og gældende direktiver.

De miljømæssige og de sundhedsmæssige konsekvenser ved et anlægsarbejde er ikke vurderet. Den samlede sundhedsmæssige påvirkning af Aalborg Vest og befolkningen er en usikkerhedsfaktor og med en meget høj risiko. Aalborg er i forvejen hårdt ramt af forskellige asbest relaterede kræft tilfælde. Asbest fremprovokerer kræft, og ikke kun asbestose (fibrose) ved luftbåren spredning. Asbest i vand og ved al indtrængning i kroppen vil frembringe kræft: ”Asbest består af en række 8 naturlige mineraler. Når man arbejder med asbest, spaltes det til mikroskopiske, aflange fibre, der kan indåndes som støv. På den måde kan asbestfibre trænge ud i lungerne. Jo tyndere fibre er, jo længere ud i luftvejene kan de nå. De fineste fibre kan trænge helt ud i blodbanerne og sprede sig til andre dele af kroppen. Asbest er dokumenteret som årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.” (Kræftens Bekæmpelse Asbest - Kræftens Bekæmpelse (cancer.dk))

Illusionen om at asbest kun er farligt ved indånding er udbredt, og problematikken med MKR manglende undersøgelse af asbest er at den understøtter denne illusion og kommer til at negligere sundhedsrisikoen.

Studier viser at asbestfiber er hyper mobile (Mohanty, S K et al, nov. 2012, Journal of Hazardous Materials Letters. [Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments - ScienceDirect](#)). Denne kendsgerning forholder sig MKR ikke til, og den videnskabelig vished og konsekvenser er derfor mangelfuld.

Et problem med asbest er at det ikke kun er indånding som er med til at fremprovokere kræft, men også oral indtagelse eller at asbestfiber på anden måde indtrænger i kroppen.

En omfattende søgning i forskningsdatabaser af disse problemstillinger viser adskillige videnskabelige publikationer fra Italien, Norge og USA, samt enkelte studier fra andre lande så som Kina, Columbia, og Indien. Diskussionerne er både indenfor EU-landene, men specielt i USA af flere videnskabelige studier.

En analyse af konklusionerne viser at de videnskabelige studier er delte: Flere vil ikke konkludere at asbest-fiber i drikkevand har en kausalitet ift. cancer i mave-tarm og strube, men pointerer et forsigtighedsprincip.

Andre studier fremhæver klart et sammenhæng mellem asbestfiber i drikkevand og forskellige former af cancer.

Forskning med udgangspunkt i evidens og kausalitet vil altid være forsigtig med udsagn og derfor en forsigtighed vedrørende at konkludere.

WHO fremkommer med rapport i 1991 og igen 2021, hvor ekspertgruppen er forsigtige med at konkludere pba af deres analyser af studier at der er en sammenhæng. Samtidigt er der fra WHO, en klar anbefaling, at ikke anvende drikkevandsrør med asbest. Deres konklusion vurderes ligeledes på evidensforsigtigheden. Man havde en forestilling om at asbestfiber blev indkapslet i kalken og derfor en mindre risiko. Man forholdt sig ikke til frigørelse af kalken med asbestfiber. WHO-rapporterne bliver modsagt af flere andre studier (se neden).

Det fremgår i de videnskabelige studier, at målinger og metoder er meget vanskelige mht. asbestfiber i vand, og der er en stor usikkerhed om resultater eller manglende resultater. Dette er en generel problematik ift. validitet og konklusioner, og man påpeger at det er kostbart og tager lang tid at undersøge.

Der fremgår ligeledes at på verdensplan er få longetude studier af sammenhænge mellem indtagelse oralt af drikkevand med asbest og forekomst af forskellige former af cancer.

Der er fra politisk hold både i EU og globalt en bevågenhed vedrørende asbest i byggemateriale og lungehindecancer, og en opfølgning på den lovgivning der kom i 1980 (Danmark 1987). Det seneste initiativ i EU er fra 2021 og ses i det efterfølgende, og som også indbefatter drikkevandsproblematikken.

Der fremgår generelt at asbestfiber ses ift. grænseværdier som en mængde, men at der ikke er nogle studier af hvilke grænseværdier, som ud fra et sundhedsvidenskabeligt perspektiv er ufarlige. Det er politiske grænseværdier fastsat administrativt. Teoretisk kan en enkelt asbestfiber fremprovokerer cancer. Dvs. grænseværdien borde være 0.

BETÆNKNING med henstillinger til Kommissionen om beskyttelse af arbejdstagere mod asbest (2019/2182(INL) [PR INL \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019PC2182)):

se side 5 punkt C og D (med referencerne):

C. der henviser til, at den hyppigste erhvervsbetingede kræftform er lungekræft, der tegner sig for mellem 54 % og 75 % af alle erhvervsbetingede kræfttilfælde, og at asbest er hovedårsagen til lungekræft (45 %7); der henviser til, at eksponering for asbest kombineret med brug af tobak øger risikoen for at udvikle lungekræft betragteligt 8);

D. der henviser til, at Det Internationale Kræftforskningscenter (IARC) har anerkendt asbest som et dokumenteret kræftfremkaldende stof (gruppe 1), der forårsager lungekræft og mesotheliom samt strubekræft og kræft i æggestokkene; der henviser til, at forskning i andre former for kræft forårsaget af asbest samt andre helbredsproblemer, der ikke er relateret til kræft, bør fremmes 9) ; der henviser til, at der selv hos befolkningsgrupper, der udsættes for meget lave asbestfiberniveauer, herunder chrysotilfibre, er observeret en øget kræftisiko; der henviser til, at asbest kan forårsage andre godartede lunge- og pleurasygdomme, herunder pleural plaque, pleuralfortykkelse og godartede tilfælde af pleuraeffusion;

Ref.: 7 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI\(2016\)58139_7_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/614772/EPRS_BRI(2016)58139_7_EN.pdf) 8 <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos-elimination-of-asbestos-related-disease>. 9 <https://publications.iarc.fr/Book-And-Report-Series/Iarc-Monographs-On-The-Identification-Of-Carcinogenic-Hazards-To-Humans/Arsenic-Metals-Fibres-And-Dusts-2012>

side 14:

25. at italienske forskere i et studie har stillet det vigtige spørgsmål, hvorvidt indtagelse af vand, der indeholder asbestfibre, forøger risikoen for kræft i mave, tyktarm og endetarm. (*se ref. neden*)

22; understreger, at potentielle asbestrelaterede sygdomme, der muligvis skyldes indtagelse af vand, der indeholder sådanne fibre, som stammer fra asbestrør, kan være flere årtier om at vise sig; understreger, at selv om det italienske studie alene ikke er nok til, at der på nuværende tidspunkt kan drages en endelig konklusion om sammenhængen mellem indtagelse af asbest via vand og udvikling af kræft i fordøjelseskanalen, bør der i betragtning af den foreliggende usikkerhed anvendes et forsigtighedsprincip; mener, at der bør forskes yderligere i dette vigtige spørgsmål; opfordrer derfor medlemsstaterne til regelmæssigt at overvåge kvaliteten af det vand, der anvendes til indvindingen af drikkevand, og til at træffe de fornødne forebyggende og afbødende foranstaltninger i de tilfælde, hvor der er foreliggende en risiko for menneskers sundhed;

26. bekymret over tilstanden af drikkevandsforsyningsnettet i Unionen, og at der findes asbestcimentrør, som udskiller asbestfibre i vandet, når de nedbrydes; minder endvidere om, at asbestcimentrør i henhold til WHO's anbefalinger ikke længere bør anvendes eller godkendes til drikkevand 23; mener, at der, inden for rammerne af den europæiske strategi for fuldstændig fjernelse af asbest og gennem den europæiske genopretningsplan og medlemsstaternes genopretningsplaner, bør udarbejdes og gennemføres en omfattende plan for renovering af og fjernelse af asbest fra det europæiske drikkevandsforsyningsnet;

Ref.: 20 The health impact of nonoccupational exposure to asbestos: what do we know? (nih.gov) 21 Washington State Department of Health (2009), Advisory for Swift Creek Naturally Occurring Asbestos. United States Environmental Protection Agency, Swift Creek (https://response.epa.gov/site/site_profile.aspx?site_id=3639). 22 Agostino Di Ciaula og Valerio Gennaro: "Rischio clinico da ingestione di fibre di amianto in acqua potabile" (Klinisk risiko ved indtagelse af asbestfibre i drikkevand), Epidemiologia&Prevenzione (<https://epiprev.it/3608>)

Side 17:

bemærker, at Unionens nuværende grænseværdi for erhvervmæssig påvirkning for asbest er 100 000 fibre pr. m³ (0,1 fibre/cm³), og at et flertal af medlemsstaterne anvender den nuværende minimumsstandard; fremhæver, at nogle medlemsstater anvender meget lavere grænseværdier for at beskytte arbejdstagernes sundhed, f.eks. er grænseværdien for erhvervmæssig påvirkning i Nederlandene 2 000 fibre/m³ (0,002);

40. understreger, at førende lægevidenskabelige forskere fra International Commission on Occupational Health (den internationale kommission om sundhed på arbejdspladsen) konkluderer, at eksponeringsgrænser ikke beskytter tilstrækkeligt mod kræft, og foreslår en grænseværdi for erhvervmæssig påvirkning på 1 000 fibre/m³ (0,001 fibre/cm³); glæder sig over Kommissionens tilsagn om at fremlægge et lovforslag om yderligere at reducere arbejdstagernes eksponering for asbest i 2022 og opfordrer Kommissionen til at prioritere en ajourføring af disse eksponeringsgrænseværdier, som bør fastsættes til 0,001 fiber/cm³ (1 000 fibre/m³), under hensyntagen til anbefalinger fra forskellige interessenter og efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhed og Sundhed på Arbejdspladsen; understreger behovet for en tilstrækkeligt lang overgangsperiode til gennemførelse af den nye metode og de nye eksponeringsværdier.

Videnskabelige publikationer

Følgende viser nogle af de væsentlige studier indenfor problematikken med asbest i drikkevand og oral indtagelse

“ASBESTOS IN DRINKING WATER AND CANCER INCIDENCE IN THE SAN FRANCISCO BAY AREA.” MARTY S. KANAREK, PAUL M. CONFORTI, LORENE A. JACKSON, ROBERT C. COOPER, JACK C. MURCHIO *American Journal of Epidemiology*, Volume 112, Issue 1, July 1980, Pages 54–72

“Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway).” [Kristina Kjærheim](#), [Bente Ulvestad](#), [Jan Ivar Martinsen](#) & [Aage Andersen](#), [Cancer Causes & Control](#) volume 16, pages 593–598 (2005), *Cancer Causes & Control*

“Possible health risks from asbestos in drinking water.” Di Ciaula A and Gennaro V *Epidemiologia e Prevenzione*, 01 Nov 2016, 40(6):472-475

“Orally Ingested Chrysotile Asbestos Affects Rat Lungs and Pleura” [H. Canan Hasanoglu MD](#), [Erkut Bayram MD](#), [Adnan Hasanoglu MD](#) & [Funda Demirag MD](#), *Archives of Environmental & Occupational Health* vol 63, 2008, Pages 71-75 | Published online: 07 Aug 2010

“A critical review of asbestos concentrations in water and air, according to exposure sources”, *Heliyon* 9 2023. Margareth Pena-Castro, Michelle Montero-Acosta, Manuel Saba. Faculty of Engineering, University of Cartagena, Cartagena de Indias, Colombia

“The need to control asbestos fibers in potable water supply systems.” J.R. Millette, R.L. Boone, M.T. Rosenthal, L.J. McCabe, *Science of The Total Environment* [Volume 18](#), April 1981, Pages 91-102

“GROUNDWATER ASBESTOS POLLUTION FROM NATURALLY OCCURRING ASBESTOS (NOA): A PRELIMINARY STUDY ON THE LANZO VALLEYS AND BALANGERO PLAIN AREA, NW ITALY.” *Italian Journal of Engineering Geology and Environment*, 1 (2021) Chiara AVATANEO, Elena BELLUSO, Silvana CAPELLA, Daniele COCCA, Manuela LASAGNA, Giovanni PIGOZZI & Domenico Antonio DE LUCA

“Degradation of asbestos – Reinforced water supply cement pipes after a long-term operation.” Janez Zavašnik, Andreja Šestan, [Srečo Škapin](#), *Chemosphere* [Volume 287](#), [Part 1](#), January 2022.

“Asbestos in soil and water: A review of analytical techniques and methods.” Sergio Malinconico ^a, Federica Paglietti ^a, [Silvia Serranti](#) ^b, Giuseppe Bonifazi ^b, Ivano Lonigro ^b *Journal of Hazardous Materials*, [Volume 436](#), 15 August 2022, 129083

WHO's regelsæt: [Asbestos in drinking-water \(who.int\)](https://www.who.int/publications-detail/asbestos-in-drinking-water)

Alle disse studier peger på sundhedsmæssige alvorlige problemer, ikke kun ved indånding men også sammenhænge mellem oral indtagelse og udvikling af forskellige former for kræft.

Drikkevand og oral indtagelses problematikken fremkommer også ved den grundvandssænkning man vil foretage i Drastrup. Denne vil betyde, at salter og saltvand kan trænge ind i området og forurene grundvandet. Dette saltvand kan kun komme fra fjorden og vil sandsynligvis gennemløbe asbest deponi. Det er en kæmpe risiko man vil tage, og som ikke er oplyst i MKR. Denne risiko og omfanget er ikke belyst i MKR.

En tilsidesættelse af videnskabelig vished om dette er et alvorligt brud på sundhedslovgivningen, VVM-direktivet, og moral og etik.

Problematikkerne med asbest i Aalborg og i området med linjeføringen er kendt af: Vejdirektoratet, Transportministeriet, Folketingets transportudvalget, Folketingets sundhedsudvalg, Folketingets miljøudvalg, Aalborg byråd, Nordjyllands Regionsråd, og Statsministeriet.

Vi mangler stadigvæk at se, at disse handler på denne viden.

En linjeføring gennem disse områder med asbest er uansvarligt.

Videnskabelig vished og Forsigtighedsprincippet må være gældende.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende Sundhedsbetragtninger

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Når EU's VVM-direktiv og dansk sundhedslovgivning i den grad fremhæver og prioriterer mennesker og sundhed, kan man konstatere at MKR er mangelfuld og ikke indeholder et ord om sundhed eller hvad mennesker er i projektet.

En undersøgelse og analyse af sundhed i Egholm motorvejen er afgørende for at kunne vurdere konsekvenserne af linjeføringen. Det handler om livskvalitet, rekreation, men specielt for borgernes påvirkning af forurening, asbest, kemikalier, tungmetaller, drikkevandkvalitet og støj.

MKR viser at:

Klosterengen Lergrave (Chlorid, filtreret 450 mg/l ligger over grænseværdi - **250 mg Cl-/l**). Aluminium (Al) 1100 mg/kg ts., risiko ved eksponering over tid, samme ved PAH-forbindelserne, **og Alkylphenoler og -ethoxylater**), samme med Benzo(a)pyren kan øge risikoen for **hudkræft, lungekræft** og andre kræftformer ved eksponering over tid, **Tributyltin (TBT-Sn)** er kendt for sin toksicitet og har været brugt i **skibsmaling** som antifoulingmiddel. Langvarig eksponering for TBT-Sn kan påvirke **immunsystemet, forplantningsevnen og hormonbalancen**.

Voerbjerg lergrav: Arsen (As) 5.9 mg/kg ts. 0.2 DS 259:2003, DS/EN ISO 17294m:2016 ICP-MS 30 Bly (Pb) 8.7 mg/kg ts. 0.1 DS 259:2003, DS/EN ISO, udgør en sundhedsrisiko, især hvis eksponering over længere tid

Aluminium (Al) med en koncentration på **9500 mg/kg ts** (mikrogram pr. kilogram tørstof) kan udgøre en sundhedsrisiko, især hvis det indtages over længere tid

Kviksølv og bly selv lave forekomster/usikkerhed om der findes en nedre grænse, skaber over tid sundhedsrisiko (nerveskader, hjerneskader, Parkinson) er en risiko ved gravitet at fostret tager skade.

Arsen er giftig for flercellede organismer, selvom enkelte bakteriearter kan bruge arsen som byggesten i deres stofskifte. Arsenforgiftning i grundvandet påvirker millioner af mennesker globalt. [I Danmark er grænseværdien for arsen i drikkevand 5 µg per liter ¹²³](#).

MKR, s 149: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for barium (Lindholm Å), kobber (Østerå, Nord og Lindholm Å), zink (Østerå, syd) og for sum methylnapthalener (sediment) i Hasseris å samt for kviksølv (målt i biota = fisk) i alle vandløbene.

MKR, side 161: Samlet set er der konstateret overskridelse af de gældende miljøkvalitetskriterier (MKK) /12/ for kobber (målt i vand med 5,4 µg/l mod kvalitetskravet på 1,66 µg/l) i Smalleby sø - Vest og for sum methylnapthalener (målt i sediment) i Smalleby sø øst og vest samt i Klostereng Lergrav Nord. Kviksølv (målt i biota = fisk) er overskredet i alle søerne.

MKR, side 167: Østerå omlægges, men der er ikke undersøgt konsekvenser ift. deponi med asbest, hvilke forureninger motorvejen vil få mht. tungmetaller, mikroplast og PFAS-kemikalier.

Flere analyser vise overskridende eller høje værdier af sundhedsskadelige stoffer og kemikalier. Konsekvenserne af dette er ikke i tilstrækkelig omfang vurderet, og heller ikke vurderet ud fra om disse værdier har fatale konsekvenser for sundhed på længere sigt.

Grave arbejdet i fjorden betyder ift. MKR et spild 10-20 % estimeret 100.000 – 200.000 m³. Hvad dette indeholder af asbest, tungmetaller og kemiske stoffer er ikke med videnskabelig vished belyst (se høringsnotat vedr. asbest og videnskabelig uredelighed af analysen).

Samtidigt beskriver MKR at:

MKR side 271: Udledning af rensed spildevand fra Aalborg Renseanlæg Vest, ca. 400 meter øst for anlægsområdet, giver anledning til, at der i den centrale del af strømrunden vil kunne forventes koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der er højere end miljøkvalitetskravet i et opblandingsfelt omkring udledningen. Desuden vil der, jf. afsnit 6.2.10 forekomme koncentrationer af miljøfarlige stoffer i Limfjorden generelt, når det tages i betragtning, at der dels er konstateret baggrunds niveauer for nogle af stofferne, dels et baggrunds niveau som fastlagt ved sedimentprøverne. Dvs. at der over en graveperiode må forventes varierende indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen betinget af især afstrømning og udløb af vandløb (Ryå, Lindholm å m.fl.), resuspension af sediment med indhold af miljøfarlige stoffer samt udledning fra punktkilder, hvor Aalborg Renseanlæg Vest ligger tæt på anlægsområdet (se afsnit 6.2.10). Der er i Miljøstyrelsens MiljøGis, november 2023, ikke angivet en blandingszone omkring udløbet.

Fjorden tilstand er ringe og anlæg af motorvej og sænketunnel med gravearbejde vil forværre tilstanden endnu mere. Det er givet, ud fra de oplysninger som forefindes, at asbest, kemikalier, tungmetaller herunder kviksølv, samt arsen, er et stort problem. Alle disse er til stede i fjorden og vil blive ved at udvaskes i fjorden. Grunden er historisk, hvor industrien i Aalborg ikke sikrede en forsvarlig bortskaffelse eller produktion. Flere områder omkring Aalborg er stadigvæk kraftige forurenede områder som ikke er sikrede. Eks. Området ved Rensningsanlæg vest frem til Hasseris å, Verdens ende, og Stigsborgs brygge. Region oplyser at man regelmæssigt lukker miljøfarlige stoffer, herunder arsen, ud i Limfjorden, men kun lidt ad gangen.

Forureningen bliver ved.

Disse forhold og sundhedsskadelige problematikker er ikke fuld vurderet, og MKR er derfor behæftet med fejl og mangelfuld.

Støj beregningerne

Den opdaterede støjberregning, [Opdaterede støjberregninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#) side 2: 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 Eng og Nørholmsvej. Med motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkning i områderne langs motorvejen hvis der sammenlignes med en situation uden en ny vej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Støj beregninger viser et støj billede fra 58dB til over 73dB. Dette er sundhedsskadeligt og det billede som fremtræder, og der er ikke nogen garanti på at disse model beregninger vil holde i virkeligheden, Motorvejen ved Silkeborg er et skræmmende eksempel, med mere en 20dB forskel til model beregningen og det estimerede støj niveau.

Støj beregningerne er gennemsnitsbetragtninger over året. I spidsbelastninger og perioder langt over estimat.

WHO anbefaler støj skal ligge under 53dB.

Miljøstyrelsen nye vejledende betragtninger er 51-52 dB.

I Danmark, og specielt i Aalborg er støj et stort sundhedsmæssigt problem [Denmark noise fact sheet 2021 — European Environment Agency \(europa.eu\)](#).

Vejdirektoratets støjberegninger beskriver ikke dette og vurderer ikke konsekvenserne.

[Noise \(who.int\)](#)

[Providing guidance for the protection of human health from harmful exposure to environmental noise \(who.int\)](#)

[Providing Environmental Noise Guidelines for the European Region \(who.int\)](#)

[WHO and JRC release new guidance to calculate the impact of noise on people's health in Europe](#)

De sundhedsfarlige virkning af støj er: hjerte-kar-sygdomme, formodet forøgelse af Alzheimer risiko, stress, samt sænkning af livskvalitet.

En motorvej vil bidrage væsentligt til en forværret sundhedssituation.

Forurening af drikkevand, fra Nitrat til Nitrit

Ved siden af mulig forurening af asbest og tungmetaller i drikkevandet, er et problem også, som er generelt i Danmark, og særdeleshed i Aalborg: Nitrat i drikkevandet.

MKR beskriver ved grundvandssænkningen (se Høringssvar om Drikkevand ved Drastrup og Lindholm Hvorup vandværk) at der vil kunne indtrænge salter, dvs. nitrat.

Nitrit er et problem af flere grunde:

1. [Sundhedsskadelige effekter: Nitrit kan omdannes til nitrosaminer i kroppen, som er kræftfremkaldende og genotoksiske¹²³. Nitrit kan være akut toksisk og medføre iltmangel, specielt hos børn \(methæmotoglobinaemia\)¹².](#)
2. [Kræftfremkaldende: Der er forskning, der har vist en kobling mellem mave- og tarmkræft og et for højt indtag af nitrit³.](#)

3. **Fødevarerikkerhed:** Nitrit er tilladt at bruge som teknologisk tilsætningsstof i visse fødevarer, da stofferne hæmmer udvikling af bakterien Clostridium botulinum, som kan give pølseforgiftning (botulisme)⁴. Men der er en bivirkning ved stofferne, at de kan danne kræftfremkaldende nitrosaminer i kødprodukter⁴.

Problemet er også saltvands indtrængning, som MKR beskriver, som risikere at trække asbestfiber med sig fra deponierne ved fjorden.

Forureningen af drikkevandet vil betyde en ændret og større sygdomsbillede i befolkningen i Aalborg. Dette er ikke vurderet i MKR, som derfor er mangelfuld.

Mikroplastik er ikke vurderet i MKR

Mikroplastik og Nano-plastik er et voksende problem for den globale sundhed, både blandt mennesker og dyr. Der er ingen vurdering af konsekvenser eller estimat af mikroplastik og nanoplastik i MKR. Mikroplastik er et stigende miljøproblem af flere grunde:

1. **Forurening:** Mikroplastik kan forurene både land- og vandmiljøer¹². Det kan tage meget lang tid for plastik at nedbrydes i miljøet, og det kan afgive skadelige stoffer som CO₂ og methan i processen³.
 2. **Skadelige stoffer:** Mikroplast kan indeholde uønskede stoffer fra den oprindelige plast. For visse typer mikroplast kan skadelige stoffer klæbe sig til mikroplasten, som derefter kan optages i fisk og i sidste ende lande på din tallerken⁴.
 3. **Sundhedsrisici:** Mikroplast kan bære andre luftbårne forurenende stoffer i vores lunger og blodstrømme. Disse mikroplastpartikler kan føre til hjerte-kar-sygdomme, fremkalde kræft og påvirke immun- og nervesystemet⁵.
 4. **Nedbrydning til nanoplastik:** Mikroplastik kan over tid nedbrydes til så små partikler, at det bliver til nanoplastik. Der er risiko for, at de helt små plastikpartikler kan krydse cellevægge og føre til alvorlige celledskader⁶
- **Metabolisk forstyrrelse:** Koncentrationen af indtaget mikroplastik kan potentielt forstyrre kroppens stofskifte¹.
 - **Immundefekt:** Mikroplastik kan muligvis påvirke immunsystemet negativt¹.
 - **Neurodegenerative sygdomme:** Der er indikationer på, at mikroplastik kan have en rolle i udviklingen af neurodegenerative sygdomme¹.
 - **Kronisk inflammation:** Indtagelse af mikroplastik kan føre til kronisk inflammation, som i sidste ende kan øge risikoen for kræft¹.

Der er viden om at mikroplastik påvirker fertilitet og reproduktion ved dyr og mennesker. Fertilitet er et stort samfundsproblem i Danmark, og skal derfor indarbejdes i alle projekter. Se bl.a. [Microplastics cause damage to human cells, study shows | Plastics | The Guardian](#)

Sundhedspåvirkningerne, risiko og konsekvenserne er ikke vurderet i MKR.

Der er ikke nogen estimering af sygdom og dødsfald i projektets gennemførelse. Hverken på kort eller lang sigt.

I en helhedsbetragtning, må man konkludere at alle projekter som er med til at forringe kvalitet og livsbetingelser ikke skal gennemføres. At oprensning, forsegling eller bortskaffelse er en nødvendighed.

Forsigtighedsprincippet og den tilgængelige viden må styre. Alternativer må undersøges.

Med venlig hilsen

per døgn i området. Denne trafik er i dag på Hobrovej, og via Broen eller gennem byen fra tunnelen. Samlet vil der blive en væsentlig anderledes trafiksituation i de kommende år. VVM-redegørelsen undervurderer disse ændrede mønstre og overvurderer betydningen af Egholm motorvej. Dette betyder at en Egholm motorvej også på dette punkt, vil være en dårlig og ikke holdbar løsning for den fremtidige trafik i Aalborg området, og derfor ikke skal etableres.

Der er ikke holdbare løsninger hvor trafikken kan bevæge sig fra vest til øst.

Der er ingen analyse af Aalborg ø og Port of Aalborg udvikling.

- Aalborg øst – virksomheder og boliger har vokset og vil vokse.
- Port of Aalborg er et stort industriområde, hvor strategien er en fortsat vækst, specielt af virksomheder indenfor den grønne omstilling.
- Power to x er etableret og vil udbygges. Dette kræver både arbejdskraft og at processen forlanger ULTRA rent vand ([Ultrarent vand til produktion af grøn brint \(silhorko.dk\)](#)). Der problematiseres ikke hvor dette ultrarene vand skal komme fra, og hvilke problemhåndteringer man forventer vil komme. MKR beskriver forurening af drikkevandet ved Drastrup, hvilket så vil skabe enorme problemer for anlægget i Aalborg øst
- Problematikken omkring udviklingen af Aalborg øst er, som ikke belyses i MKR og VVM 2021: transport – mange arbejdspladser og godstrafik.
- Supersygehus, arbejdspladser flyttes fra midt Aalborg, mere gods, og mere persontransport.
- Universitet videre udbygning i Aalborg øst.
- Elektrificering af toget i Nordjylland og mere gods over på jernbanen (tidshorisont usikker).

Trafikberegningerne i ovenstående er mangelfulde og misvisende [Baggrundsrapporter | Vejdirektoratet Trafikberegninger med Landstrafikmodellen wcag.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#) [Teknisk beskrivelse af bygværker wcag 0.pdf \(vejdirektoratet.dk\)](#). De samfundsøkonomiske beregninger er spekulative og misvisende [Samfundsøkonomiske beregninger - 3. Limfjordsforbindelse \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Eks: side 3: Afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprodukt til staten, eksempelvis benzin- og dieselaftgifter.

Man må forvente at MKR og VVM fra 2021 forholder sig til den faktiske udvikling, samtidigt som den kan indtænke problemer med klima, natur, miljø. Dette er ikke tilfældet. At fremhæve indtægter som belaster klima, er ikke troværdig i et bæredygtighedsperspektiv som MKR skal leve op til

Beregningerne af samfundsværdien er ikke holdbare, og man evner ikke at forny modellerne og de globale udfordringer. Det vil klæde Vejdirektoratet og Transportministeriet at udvikle modeller og beregninger som tager udgangspunkt at man er i år 2023, med de udfordringer som er her, og tænke ind hvordan man kan forny sig selv.

Vejdirektoratet må etablere sig som en medspillere til en bæredygtig fremtid.

En model må også indehold en cost-benefit-analyse som dækker forhold som, en analyse af omkostninger ved sygdomme (asbest, giftstoffer, støj, vandforurening og anvendelse), dødsfald, tab af natur, tab af rekreative områder, livskvalitet eller andet og mere.

Samfundsværdien for en Egholmmotorvej må konkluderes være Negativ.

Der er intet argument for at den vil kunne få en positiv betydning ift. en bæredygtig udvikling i regionen og Aalborg, en forøgelse af livskvalitet, eller en forbedring af sundhedstilstanden i befolkningen.

Hvis man kan argumentere for en forøgelse af trafikken og en vækst i Nordjylland, vil et ekstra rør være en løsning. En intelligent trafikløsning, hvor man kan vende kapacitet ved behov, vil fremtidssikre og samtidigt minimere omkostninger, og ødelæggelse af habitats områder og formindske risiko ved mange sundhedsproblemer (se høringssvar vedrørende sundhed).

MKR og VVM 2021 er mangelfulde, og der må tænkes i et bæredygtighedsperspektiv, hvor forsigtighedsprincippet og videnskabelig vished skal være bærende i samfundsudviklingen.

Med venlig hilsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jnc.gd@stofanet.dk (jnc.gd@stofanet.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 08-01-2024 11:42

Jeg vil derfor opfordre **Folketinget til at afvise Egholmmotorvejen**, og henvise Vejdirektoratet til i samarbejde med Aalborg Kommune, at finde en mere skånsom og grønnere måde at løse myldretidstrængslen ved Limfjordstunnellen på. Trafikken trængslen kan f.eks. løses billigere og langt mere skånsomt, ved en af de to østlige alternativer, "**City-tunnellen**" eller "**Bypass-tunnellen**" med reversibel trafik, som Vejdirektoratet ikke har forholdt sig behørigt til, på grund af sit begrænset kommissorium. Disse alternativer vil være flere **milliarder billigere**, det er vel også værd at tage med, når beslutningen skal træffes.

Ja, det er da rigtigt, at der kan være trængselsproblemer en times tid om morgenen og om eftermiddagen, der udover køre trafikken upåklagelig. Dette problem må kunne løses på en mere forsvarlig, grønnere og billigere måde, som både tilgodeser miljøet og løser problemet. Det gør den valgte løsning ikke. Ifølge Vejdirektoratets opdaterede VVM-redegørelse, vil Limfjordstunnellens kapacitet være nået (ca. 80.000 biler i døgnet) omtrent samtidig med, at en Egholmforbindelse vil være færdig, **SÅ PROBLEMET BLIVER altså IKKE LØST**, med dette lovforslag. Hvad gør vi så? Laver en udbygning i Øst, så hvorfor ikke gør det straks? Jeg vil gerne fremhæve nogle af de væsentligste problemer med linjeføringen.

Støj:

Det er uforsvarligt at vedtage en motorvej, der påfører sundhedsskadelig støjforurening for yderligere 26.000 borgere i Aalborg, iflg. bilaget til lovforslaget vil støjplagen blive væsentlig (væsentlig er den største konsekvens som vejdirektoratet arbejder med). Den forslået linjeføring over Egholm vil iflg. VVM-redegørelsen kun reducere støjniveauet i øst med 1 til 2 dB, hvilket knapt er hørbart. Det kan i øvrigt undre at den støjgrænse man operer med er væsentlig højere end den WHO foreslår, og ens undren bliver ikke mindre af at Vejdirektorater selv på peger at støjgrænsen for motorveje bør ligge på 52dB hvilket svare til WHO's anbefalinger. (se teknisk notat: "*Genevirkning af vejtrafikstøj*") sagsnr. 120-336334 udført af Miljøstyrelsen jan. 2021.) Det fremgår af bilag til lovforslaget at motorvejen over Egholm vil mindske trafikuheld og trafikdrab, men der står ikke noget om at flere mennesker bliver syge og får en for tidlig død.

I rapporten "**TRAFIKSTØJ – ET OVERSET SAMFUNDSPROBLEM**" *En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016*

Hvidbogen er udarbejdet af Gate 21 og Rambøll med bidrag fra DELTA og Kræftens Bekæmpelse, hvor dette er angivet. Står der bl.a.:

"HVORFOR ER UDSÆTTELSE FOR STØJ FARLIG? Menneskers hørelse er afgørende for vores overlevelse og kommunikation. Og da vi ikke er i stand til at slukke for hørelsen, kan støj have en række uønskede virkninger. Forskning har vist, at trafikstøj øger risikoen for hjertekarsygdom og muligvis også andre folkesygdomme. Miljøstyrelsen vurderede i 2003, at mellem 200-500 mennesker alene i Danmark dør for tidligt på grund af støjgener (45). Siden har forskningsresultater, som beskrevet nedenfor, påvist sandsynlige sammenhænge til endnu flere sygdomme. Det årlige dødstal må derfor forventes at ligge højere. Til sammenligning var der 167 trafikdræbte i 2015".

Altså er vejstøj et alvorligt problem og koster samfundet mange penge, bl.a. til behandling af de sygdomme der skyldes vejstøj. I lovforslagets bilag fremstår det som om, at støjproblemerne vil blive mindre i Aalborg, når den nye forbindelse står færdig. Det er manipulation, da denne forbedring kun opnås, ved at indregne den støjreduktion der opnås

ved at opføre nye støjværn langs E45, altså en anden motorvej.

Drikkevand.

Det er at spille hasard med to af Aalborgs vigtigste drikkevandsindvindingsområder, ved at placere en motorvej hen over disse. Disse borer leverer en 1/3 af Aalborgs vandforsyning og er meget dårligt beskyttet fra naturens side, hvilket det også fremgår af bilag til lovforslaget. En af vejudfletningerne omkranser sågar et par pumpestationer. Der er risiko for, at grundvandet forurenes ikke kun i driftsperioden, men også allerede i anlægsfasen. En skade på drikkevandet er uoprettelig og vil være en katastrofe for Aalborg der er ved at mangle rent drikkevand til sine mange nye boligområder.

Asbest.

Det vil også være utilstedeligt og uansvarligt, at øge risikoen for at udsætte borger i Aalborg og langs Limfjorden for asbestpåvirkning, ved at grave i fortidens tre største asbestdepoter og fjordbundens asbeststøv. Det der fremgår i VVM rapporten og bilaget til loven, at der ikke findes asbest i linjeføringen, men det er kun fjordbunden der se sparsomt undersøgt. Tænketanken Geo Hav har en anden opfattelse, og mener at have bevis for det modsatte.

Nature 2000, bilag IV arter.

Ved at placeres den 3. Limfjordsforbindelse i øst i stedet for vest, kommer man ikke i konflikt med Natura 2000 områder og truede dyrearter så som, de Lysbugede Knortegæs, Strandtussen og Odderne.

Rekreative områder.

Linjeføringen 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 med blandt andet et friluftsbad, 2 campingpladser, et Vandrehjem, de kystområderne nord og syd for fjorden Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nord og syd for fjorden. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Alternativer:

Der findes realistiske alternativer som man ikke har undersøgt. Man henholder sig til VVM-rapporten fra 2011, hvor der bl.a. er en løsning med en paralleltunnel i øst med 6 spor i hver retning altså mere end Elbtunellen i Hamburg. Det er klart at dette ikke er rentabelt, men mindre kan også gøre det, hvilket jeg har beskrevet i min indledning. Ved at undersøge de realistiske alternativer kommer man heller ikke i konflikt med Natura 2000 områder, bilag IV arter og EU-regulativer.

Jura.

I øvrigt **er det utilstedeligt**, at Transportministeren foreslår, at han ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetagelse dens hensyn". Han skal naturligvis overholde den almindelige lovgivning, så vi kan få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Det er også utilstedeligt, at transportministeren foreslår, at fjerne vores klageadgange generelt. **Folketinget bedes respektere rammerne for vores demokrati og passe på vores retsstat. Tak**

Husk! En beslutning kan gøres om, det kan en handling ikke.

Med venlig hilsen
John Nygaard Christensen

Egholm færgevej
9000 Aalborg
Mail: jnc.gd@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karsten Jensen (kj@gandrupelement.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 11:14
Bilag: c0a09ee9-e8d7-4125-8a7b-23833f7ec95d;

Til Transportministeriet

Jeg er imod den 3. Limfjordsforbindelse fordi den vil gøre uoprettelig skade på Egholm ø. Jeg kan ganske enkelt ikke forstå, at man er villig til af ødelægge biodiversitet, natur og kultur i det store omfang.

Dagligt får vi tudet ørerne fulde med, at vi ikke skal fjerne ukrudt, grene mv. I Aalborg by lader man græsset/ukrudtet gro i vejkryds, rabatter, helleanlæg etc. Det hænger slet ikke samme med det man er i færd med, at ville ødelægge på Egholm.

Skal der være en 3. Limfjordsforbindelse – **SKAL den føres UNDER Egholm**. Det er den eneste bæredygtige løsning.

Med venlig hilsen

Karsten Jensen
Bundgårdsvej 64
9000 Aalborg

Med venlig hilsen
Karsten Jensen
Adm. direktør

Tlf: +45 96 54 38 00
Mobil: 20609060
Email: kj@gandrupelement.dk



GANDRUP ELEMENT

Teglværksvej 35
DK-9362 Gandrup
Telefon: +45 96 54 38 00
Fax: +45 96 54 38 10
mail: ge@gandrupelement.dk
www.gandrupelement.dk

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'c0a09ee9-e8d7-4125-8a7b-23833f7ec95d'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lena Westlund (lenawestlund@yahoo.de)
Titel: Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 08-01-2024 11:10

Indsigelse mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Til dem, der fortsat tager sit demokratiske ansvar alvorlig. Jeg som borger, bosat i Aalborg, er dybt bekymret over den potentielle 3. Limfjordsforbindelse, der skal bygges hen over Egholm.

For et par år siden flyttede jeg til Aalborg og jeg har været virkelig glad for at bo i en by rig på både kulturliv og naturområder, hvor folk kan tanke op på energi, frisk luft og finde ro. Med risikoen for en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil dette være fortid. Det er ikke en overdrivelse, når jeg siger, at det vil ødelægge byen og sænke livskvaliteten for tusindvis. En firesporet motorvej hen over den skønne natur, vil forringe levevilkårene for folk i Vestbyen, Hasseris, Nørresundby og selvfølgelig på Egholm.

At en del af motorvejen ville være underjordisk, vil ikke hjælpe på noget, når halvdelen er en bro over vand (som er en "hård overflade", der leder lyd og støj). Desuden er der ingen 3D-planer over hvordan motorvejen skal ser ud i Nørresundby, da den ville krydse togspor to gange. Skal der bygges en bro over store dele af Nørresundby? Hvor ender det? Hvor meget støj vil det medføre? Der er ingen svar at finde eller informationer om dette i VVM rapporten, hvilket blot styrker formodningen om at processen ikke på nogen måde er tænkt til ende.

Foruden den voldsomme støj, der vil kunne høres over store dele af Aalborg, (og der er idag ingen tvivl om sammenhæng mellem støj og demens) har jeg ikke engang nævnt den voldsomme forurening, der unægteligt vil påvirke den almene sundhed for både mennesker og dyr. Hertil kommer ødelæggelse af nærtliggende natur og rekreative områder, samt den store fare for forurening af vores drikkevand (i Drastrup Enge og ved Lindholm vandværk). Der lever desuden mindst tre bilag IV-arter på Egholm, strandtudsen, odderne og knortegæs, der ifølge naturstyrelse og EU-direktiver skal beskyttes.

Denne motorvej vil være en katastrofe for både dyr og mennesker. Jeg stiller mig komplet uforstående for, hvordan man kan vedtage en anlægslov uden at have foretaget omfattende undersøgelse af alternative løsninger som et extra tunnelrør i øst eller en city tunnel. Miljøkonsekvensrapporten oplyser at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Møjsommeligt beskrives en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges.

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 oplyser 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 NOGENSINDE 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. 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.

Desuden er der flere områder i Egholm linjeføringen, der er velkendt at indeholde store mængder asbest. Se GeoHavs høringssvar. Den totale tilsidesættelse af risiko for at true folkesundheden for borgere er rystende. Som borger påvirker det stærkt min tillid til politikere, lokale som på Christiansborg.

Jeg må ty til den konklusion, at der har været en dagsorden, hvor der ikke har været indtænkt hverken borgere, natur, bæredygtighed eller almen sund fornuft, hvilket blot bliver styrket af at sådan en vigtig beslutning bliver skyndet igennem med en en meget kort høringsfrist hen over jul og nytår. Man kunne mistænke et ønske fra politikernes side om at minimere høringssvar fra befolkningen?

Dette ville være under al kritik og bestemt ikke noget, jeg havde set komme i dagens Danmark. Hvis vi nu for et øjeblik ignorerer det faktum at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil ødelægge natur og rekreative områder, risikere borgernes helbredt og at hele processen fremskyndes for at undgå klager fra befolkningen, så forbliver det eneste reelle argument for forbindelsen at lette presset på trafik og vejnet gennem vores by, hvilket reelt set kun er op til to gange om dagen i myldretiden i hverdagene.

Hvorfor har man ikke set på alternativ? Jeg taler ikke om den intetsigende beregning fra VVM rapport, jeg taler om seriøse alternativer som Anker Lohmann-Hansens forslag om en Citytunnel. Eller tilføjes af et supplerende tunnelrør i øst, med vendbar trafik som man har nydt godt af bl.a. i Hamborg. Det ville være billigere, nedbringe en markant del af risici for natur og folkeligt helbred samt afvikle trafikale problemer bedre end en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Hvorfor bliver tilsyneladende klare og mere effektive alternativer ignoreret? Man kunne dyrke en mistanke om politiske tjenester for venner i industrien, køb og salg af bygningskontrakter for bidrag til kampagner og støtte og meget mere...

Jeg er bevidst, om at mit høringssvar kan fremstå voldsomt og anklagende. Jeg havde bare aldrig troet at en situation som denne, ville kunne opstå i dette land. At et bygningsprojekt, der totalt tilsidesætter al sund fornuft og interesse i alternative løsninger bliver skyndet igennem uden reel mulighed for overvejelse og input fra borgere.

I en tid, hvor vi alle forsøger at gøre vores bedste for at passe på vores planet og vores natur, er det hovedrystende at vi må ty til klagebreve som sidste led for at blive hørt. Hvordan er det mulig? Det fylder mig med frustration, vrede og afmagt. Jeg hverken kan eller vil acceptere det uden at gøre alt jeg kan for at vi borgere bliver hørt.

I håbet om at demokratiet i Danmark endnu ikke er dødt, Lena Westlund

P.S.: Venligst bekræft modtagelsen af denne mail.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Kritik: Egholm-projektets lovovertrædelser og myndighedsmisbrug er brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.
Sendt: 08-01-2024 09:07
Bilag: Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europarettet.pdf; Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf; Professor Marlene Wind.pdf; Retssikkerhed.pdf; Kritik.pdf;

Helt konkret er beslutningen om at lave undtagelser for at anlægge en motorvej over Egholm ulovlig. Begrundelsen om, at der ikke findes fulgyldige alternativer, er usande.

Forsøg på at anlægge en motorvej over Egholm er en alvorlig krænkelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes fulgyldige alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der indebærer store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i direkte modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover har projektet en bekymrende indvirkning på folkesundheden, idet projektet vil udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj. Denne potentielle sundhedsrisiko synes at være nedtonet i de offentlige diskussioner og rapporter.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Myndighedernes hastværk i forbindelse med høringsprocessen, hvor berørte myndigheder og borgere kun får 19 dage hen over en højtid som julen til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke i tråd med principperne for åben og retfærdig offentlig inddragelse.

Den korte frist for offentlig høring og den overvældende mængde af dokumentation, der skal gennemgås, synes at være en bevidst strategi for at minimere kritik og inddragelse. Dette er ikke blot uetisk, men direkte i modstrid med principperne om åben og retfærdig demokratisk inddragelse.

En sådan fremgangsmåde er et klart tegn på myndighedsmisbrug, hvor magten anvendes til at fremme en bestemt dagsorden på bekostning af offentlighedens interesser og rettigheder.

I Egholm-motorvejssagen synes beslutningstagernes flertal at have misbrugt sin magtposition til at fremme et projekt, der er fyldt med kontroverser og potentielle overtrædelser af både national og EU-lovgivning. Denne fremfærd er ikke blot et spørgsmål om lovlighed, men også om moral og etik. Når flertallet ignorerer legitim kritik og afviser alternative løsninger, udøves magt ikke længere til folkets bedste, men snarere til fordel for en snæver politisk interesse.

Det er bekymrende, at politikerne synes at overse eller ignorerer vigtige miljømæssige og juridiske aspekter i deres beslutninger, når de fremmer et projekt, der overtræder EU's Habitatsdirektiv, tilsidesætter fakta, miljøpåvirkninger og ignorerer bæredygtige alternativer.

På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kan trumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgernes rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Det er afgørende, at vi i beslutningsprocesser vægter miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske overvejelser lige så højt som økonomiske og udviklingsmæssige argumenter. Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden, og loven.

De berørte mennesker og dyr har krav på en omvurdering af projektet med fuld hensyntagen til dets miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske implikationer og en mere inkluderende og gennemsigtig beslutningsproces.

Marlene Wind, professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet og ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og det danske demokrati advarer netop om flertalsvælde og de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgerne vores retssikkerhed. Lyt til podcast her: <https://app.stemman.dk/demokrati>

Eller læs (vedhæftet): Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europarettet

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen (vedhæftet).

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

De bedste hilsner

Anita Corpas

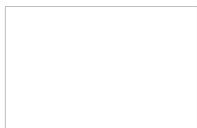
Redaktør

mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com

Tranebærparken 61

9000 Aalborg

...



[Lyd med dybde](#)

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Fra borgen: Danmark og EU gennem 50 år udgivet på Forlaget Djøf

Her gengivet med tilladelse fra forfatterne og Forlaget Djøf

Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europareetten

Af Marlene Wind og Tim Knudsen

Danmark har ingen tradition for stærke domstole og aktiv domstolsprøvelse. Fremkomsten af magtfulde, overnationale dømmende organer i Europa som menneskeretsdomstolen og EU-domstolen, som dagligt tilsidesætter national lovgivning i medlemslandene, udfordrer derfor den tradition for forsigtighed og tilbageholdenhed, som dansk ret og danske domstole har hvilet på. EU-domstolens indgående prøvelse af national lovgivning og implementering af EU-regler kombineret med forrangsprincippet repræsenterer imidlertid også en ret grundlæggende udfordring for dansk demokratiopfattelse. I en dansk og nordisk sammenhæng har demokrati været identisk med flertalsstyre og ideen om parlamentet som hævet over *statsmagtens* øvrige grene. Det går på mange måder imod den internationale trend siden 2. verdenskrig, hvor tilliden til det 'ubegrænsede parlament' har været på tilbagetog, og hvor fokus på domstolene som individets beskytter imod staten har været i centrum.

Kapitlet analyserer og kontekstualiserer disse forhold og den ofte usagte danske modvilje imod EU-retten ud fra et historisk og teoretisk perspektiv. Vi lægger ud med en kort historisk ramme for magtfordeling i Danmark siden enevælden ved at se på den måde, hvorpå man i Danmark valgte at placere (og fastholde) alle magtens tre grene i samme bygning i stedet for at skille dem ad som i de fleste andre lande. Derefter spørger vi, om det forhold, at Højesteret udsprang af enevælden som kongens tro tjener, har indvirket på den enorme forsigtighed med at udfordre lovgivningsmagten, som kom til at tegne det danske folkestyre. En tilbageholdenhed, der dog i de senere år har været mere møntet på det danske Folketing end på EU-traktater og EU-retten, som Højesteret har været mindre håndsky med at prøve. I forlængelse af dette spørger vi, om de senere års villighed til at prøve EU-retten og dens forrang, forbinder Danmark med den identitære og suverænistiske bølge, vi ser i flere europæiske lande i disse år?

1. Introduktion

Christiansborg er formentlig den eneste parlamentsbygning i verden, hvor man har undgået en bygningsmæssig adskillelse af magtens grene. I stedet for magtadskillelse betoner Christiansborg enheden i statsapparatet. Hvor man i eksempelvis Tyskland efter 2. verdenskrig gjorde meget ud af at adskille Bundestag, Kansleramt og Verfassungsgericht i Karlsruhe, har Folketinget, Statsministeriet og Højesteret alle til huse samme sted – endog i samme bygning. Samme sted ligger også kongelige repræsentationslokaler og møderum for Statsrådet, og tæt ved ligger centraladministrationen. Endelig er der også en kirke i komplekset. I mange lande ville blot den ringeste antydning af samhørighed mellem en bestemt trosretning og staten være utænkelig. Vi ser i Danmark ingen problemer i denne samhørighed såvel som i nogen anden form for samhørighed. Samhørighed, "fællesskab" og inklusion betragter vi som "hyggelig". Hos os bekymrer adskillelse

og eksklusion. Men skulle vi se et tilsvarende monolitisk billede andetsteds, ville vi derimod nok formode at stå over for et eksotisk despoti af fundamentalistisk tilsnit.

Christiansborgkomplekset består af bygninger fra flere tidsaldre og i flere stilarter. Selve slottet er kun et århundrede gammelt, men forbinder sig med fortiden ved at være en barokpastiche. For at bygningen skulle udrykke samhørighed mellem stat og folk, samlede man kampesten ind fra sogne i hele landet og brugte dem i facaden. I et lidt surt og ofte fugtigt nordvendt hjørne gemmer Højesteret sig. Indgangstrappen fører op til en bygningsdel, der er langt lavere end den del, hvor bl.a. Folketinget og Statsministeriet er at finde. Man skal meget tæt på Højesterets beskedne placering i et ugæstmildt hjørne for at opdage den. Mange ved formentlig næppe, at Højesteret har til huse her. Indgangstrappen er langt mere undseelig end den brede solbeskinne sydvendte trappe, som fører ind til Folketinget. Arkitekturen fortæller bestemt ikke, at Højesteret er en væsentlig institution.¹

Andre steder har domsmagten mere prangende huse, eksempelvis i Paris. Man kan også tage Justitspaladset i Bruxelles, der fremtræder som et overdimensioneret tempel. At EU-domstolen ligger langt fra den udøvende og lovgivende magt i Bruxelles og Strasbourg i en imponerende bygning i miniput-staten Luxembourg, er heller ikke tilfældigt. Det fremhæver den europæiske retsstat og den ophøjede og uafhængige domsmagt. Så vidt vides er Danmark som nævnt det eneste eksempel i verden på, at alle tre statsmagter har fælles bolig.²

At Højesteret har sjældent beskedent til huse, er heller ikke enestående for danske domstole. Østre Landsret fik i 2022 nyt domicil til 800 mio. kr. I en arkitekturanmeldelse hed det: "Et domhus må gerne signalere autoritet, og i den henseende er den nye retsbygning en skuffelse". Anmelderen mente, at bygningens udtryk lige så godt kunne passe til et hotel eller et advokatkontor.³ Men er disse eksempler alene udtryk for en tilfældighed eller en særlig arkitekturkultur? Eller er de også udtryk for en særlig dansk opfattelse af domstole og dommers rolle i samfundet? Hvor udnævnelse af dommere til de højeste domstole i mange lande er genstand for stor offentlig interesse og debat, kender få i offentligheden i Norden deres dommere. Og spørger man, hvem der gerne vil besætte et ledigt embede som højesteretsdommere, får man ikke svar.

¹ Tim Knudsen i Mette Hartlev, Tim Knudsen & Per Walsøe (red.): Justitsvæsenets fremtidige organisering, 1996, s. 14ff.

² John Erichsen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 105

³ Karsten R. S. Ifversen, 'Det ligner hinanden' Politiken, 2022.

Tingene er nok en smule komplicerede, men som vi skal vise i det følgende, så kom EU-retten og ikke mindst dens forrang for national lovgivning og grundlove samt EU-domstolens aktive prøvelsespraksis til at udfordre det danske mantra om, at domstole skal være tilbageholdende i forhold til prøvelse af lovgivningsmagten. Selvom der er skrevet meget lidt om det, blev mødet med EU-retten ligeledes en stor udfordring for vores velkendte mantra om at der i princippet ikke er (eller bør være) nogen 'over eller ved siden af Folketinget'⁴. For danske politikere har således med en enkelt undtagelse ikke haft nogen erfaring med, at *nationale* domstole tilsidesætter den lovgivning, der var flertal for i det danske Folketing. Længe efter Grundloven i 1849 var der således usikkerhed om, hvorvidt loves forenelighed med Grundloven kunne prøves ved Højesteret. Det tog 80 år, før det skete, og det tog 150 år, før Højesteret underkendte en lov (den såkaldte Tvind-lov) i 1999⁵.

At Danmarks EU-medlemskab inkluderede en domstol, der gjorde netop dette som led i en normal praksis, var derfor noget, man lige skulle vænne sig til. Det forhold, at domstolen var overnational og havde en såkaldt dynamisk fortolkningsstil, var tilmed lidt af en udfordring for et land som Danmark, der nidkært har holdt fast i såvel flertalsdemokratiet som en gammeldags 'nul-sums'-suverænitetsopfattelse, som er reflekteret i grundlovens §20. Her står, at hvis man overlader noget til en international organisation, er det altid 'i nærmere bestemt omfang', og det, man overlader, 'mister' man dermed. Logikken er således meget langt fra en mere moderne forestilling om, at man godt kan 'få' mere suverænitet (og dermed blive mere suveræn) - forstået som handlekraft og indflydelse - ved at udøve suverænitet sammen med andre lande.

Danmark vogter således stadig - på sit 50. tyvende år – om sin klassiske suverænitet som en ungmø over sin dyd. Man har dermed hverken, vil vi hævde – efter 50 års EU medlemsskab - vænnet sig til, at en overnational domstol, kan tilsidesætte national lovgivning, eller, at EU's medlemslande i praksis udøver suverænitet i fællesskab snarere end kun hver for sig. Det ses eksempelvis, når politikere igen og igen bliver overraskede over at skulle tage hensyn til domme (der går imod Danmark) afsagt af EU-domstolen eller andre domstole uden for Danmark. Eksempelvis blev

⁴ Viggo Hørups diktum handlede oprindeligt om noget lidt andet, da han på et folkemøde i 1878 gav udtryk for, at "*Folketinget er den højeste Myndighed, der har ingen over sig og ingen ved siden af sig*", en udtalelse som primært skulle ses som en kritik af såvel kongemagten som Landstinget.

⁵ Sag I-295/98
Tvind-dommen – U 1999.841 H

daværende justitsminister Nick Hækkerup under en debat i Folketinget om overvågning kontra borgernes frihed og retssikkerhed så sent som den 23. november 2021 harm over, at Danmark skulle følge Domstolens domme om logning af borgernes teleoplysninger. Han mente, at det ville gøre det sværere for dansk politi at opklare forbrydelser, når de ikke til enhver tid kunne 'tappe' borgernes telekommunikation. Han kaldte det ligefrem fra Folketingets talerstol "forrykt", at de afsagte EU-domme skulle tvinge Danmark til at ændre reglerne for logning.

"De er jo bare dommere. Hvorfor skal de have lov til at bestemme, hvad der skal være den politiske situation i Danmark? Hvorfor skal nogen, der ingen demokratisk legitimitet har, have lov til at bestemme. Jeg forstår det simpelthen ikke."⁶.

Hækkerup udtrykte også utilfredshed med den dynamiske fortolkningsstil som ifølge justitsministeren betød, at EU-domstolen kunne beslutte, "som den har lyst til."

Lignende betragtninger er hørt før og er ikke uforståelige. Men under debatten gav justitsministeren også udtryk for, at han generelt ikke forstod, at overnationale domstole har legitimitet til at afsige domme, der går imod den danske statsmagt. Det siger en del om ikke bare opfattelsen af EU-retten blandt politikere i Danmark, men også om den danske demokratiopfattelse. Den politiske holdning i logning-sagen viser samtidig, at det fokus, som det konstitutionelle demokrati (modsat flertalsdemokratiet) har haft på beskyttelsen af borgeren imod staten, ikke er helt så fremtrædende i et samfund som det danske, hvor tilliden til den altfavnende og ubegrænsede stat altid har været dominerende⁷.

Det interessante er dog samtidig, at reaktionen på Hækkerups angreb, nok havde været en anden, hvis udsagnet var kommet fra en ungarsk eller polsk justitsminister. Begge lande har i en årrække har været kendte for ikke blot at dæmonisere, men også underkende overnational rets indflydelse på polsk og ungarsk ret – ofte i et ret åbenlyst forsøg på - fra regeringernes side - at konsolidere egen magt⁸. Angrebene, som ofte både kommer fra regeringen og fra landets højeste domstole med reference til en særlig 'konstitutionel identitet', er af forskere blevet beskrevet som 'Abuse of Constitutional Identity', og diskussionen om, hvordan nationale domstole og regeringer i disse år i

⁶ Rikke Albrechtsen, 'Tidligere dommer kalder justitsministerens EU-udfald "populistisk sludder" og "absurd vrøvl"', Altinget, 2021

⁷ Marlene Wind, 'Who is Afraid of European Constitutionalism? The Nordic Distress with Judicial Review and Constitutional Democracy', SSRN, 2014. Vi kommer i detaljer ind på denne demokrati-distinktion nedenfor.

⁸ Marlene Wind: Tribaliseringsen af Europa. Et forsvar for vores liberale værdier, 2020; Marlene Wind, 'The Backlash to European Constitutionalism', 2021; Wojciech Sadurski: Polands constitutional Breakdown, 2019.

stigende grad udfordrer den europæiske retsorden, kører i øjeblikket for fuld skrue i den akademiske litteratur og i den europæiske offentlighed⁹.

At udtalelsen refereret ovenfor kom fra Folketingets talerstol fra en dansk justitsminister med ph.d. i EU-ret uden at vække stor opsigt, virker i dette lys noget overraskende. Alligevel bør det måske ikke overraske. Med en tilbagetrukket rolle for nationale domstolene og et parlament, dvs. Folketing, der opfattes som næsten ufejlbarligt og som en direkte refleksion af folket, ligger det nok lige for. Det interessante er imidlertid, om det også signalerer, at Danmark er hoppet med på den anti-konstitutionelle bølge, som er en bredere global trendens, eller om det danske flertalsdemokrati snarere 'blot' bare repræsenterer det, nogen kalder 'democracy without courts'?¹⁰ En demokratiform, der naturligvis ikke er uden domstole i bogstaveligste forstand, men uden det element, de fleste i efterkrigstiden forbandt med demokrati, nemlig demokrati med aktiv finmasket 'judicial review' – dvs. domstolskontrol - og som oftest i litteraturen benævnes 'konstitutionelt demokrati'¹¹. At det danske demokrati i en nordlig afkrog af verden gik helt uden om den konstitutionelle bølge, der tegnede verden efter krigen, fandt den canadiske professor Ran Hirschl så besynderligt og overraskende, at han i 2011 beskrev, hvad, han mente, var et dansk/nordisk 'counter-narrativ'. Altså en modfortælling, der modsagde trenden og demokratiopfattelsen i stort set alle andre vestlige lande¹².

Men på trods af at vi således i Danmark tilhører en meget lille gruppe af lande uden 'konstitutionalisme', fik vi europæisk domstolsprøvelse ind ad bagdøren, da vi trådte ind i EF/EU. EU-retten og EU-domstolen har spillet en helt central rolle i det europæiske samarbejde - også på det nationale niveau - når gennemførelsen af de fælles EU regler og rettigheder har skullet sikres.

⁹ Julian Scholtes, 'Abusing Constitutional Identity', *German Law Journal*, Vol. 22(4), 2021 s. 534-556; Kim Lane Scheppele, 'Autocratic Legalism', *Chicago Law Review*, 2018.

Se også Signe Rehling Larsen, 'Varieties of Constitutionalism in the European Union', *The Modern Law Review*, Vol. 84(3), 2021 s. 477-502. Gábor Halmai, 'Abuse of constitutional identity : the Hungarian constitutional court on interpretation of article E) (2) of the fundamental law', *Review of Central and East European law*, Vol. 43(1), 2018 s. 23-42.

For den danske position se Jens Elo Rytter & Marlene Wind, 'In Need of Juristocracy? The Silence of Denmark in development of European Legal norms', *International Constitutional Law Journal*, Vol. 9(2), 2011 s. 470-504.

¹⁰ Signe Rehling Larsen, 'Varieties of Constitutionalism in the European Union', *The Modern Law Review*, Vol. 84(3), 2021 s. 477-502.

¹¹ Martin Shapiro & Alec Stone Sweet: *On Law, Politics and Juridicalization*, 2002. Se også

¹¹ J.H.H. Weiler & Marlene Wind (red.): *European Constitutionalism beyond the State*, 2003.

¹² Ran Hirschl, 'The Nordic counternarrative: Democracy, human development, and judicial review', *International Journal of Constitutional Law*, Vol. 9(2), 2011 s. 449-469.

Se også hans bog: *Ran Hirschl: Towards Juristocracy*, 2007.

Ikke nok med, at EU-domstolen fra ca. midt 1960'erne etablerede intens prøvelse af national lovgivnings forenelighed med fælles europæiske regler. Den erklærede også EU-rettens direkte virkning og forrang for ikke kun medlemslandenes nationale lovgivning (hvis disse var i indbyrdes konflikt), men også disses grundlove¹³. Det interessante for særligt Danmark er imidlertid, som vi viser nedenfor, at selvom den danske Højesteret til dato har fastholdt sin klassiske tilbageholdende stil i forhold til at prøve den normale lovgivnings overensstemmelse med grundloven, har Højesteret ikke udvist helt samme håndskyhed, når det kommer til at udfordre EU-retten. Hermed følger Højesteret den nyere suverænitetssorienterede trend, som blev antydnet ovenfor, hvor ikke bare regeringer, men også nationale højesteretter og forfatningsdomstole i stigende grad udfordrer EU-rettens forrang og EU-domstolens praksis¹⁴.

2. Enevælden, magtbalanceringen og den forsigtige danske prøvelsesret

Hvis de danske domstole fører et skyggeliv og har haft det fint med at stå i skyggen af Folketinget, kan forklaringen nok søges i en kombination af institutionel inertie og det meget tætte bånd, domstolene har haft til enevælden. Som Ditlev Tamm formulerer det: ”Danmarks Højesteret er som institution snævert knyttet til indførelsen af enevælden i Danmark, og dennes oprindelse som en udløber af Kongemagten - og ikke som en selvstændig domsmagt - er af stor betydning for forståelsen af rettens historie”¹⁵. Højesteret regner da heller ikke selv sin fødsel som institution tilbage til demokratiets fødsel med Grundloven af 1849, men til 1661, hvor enevælden var ved at etablere sig som den monolitiske danske stat. Før enevælden havde kongens administrative hjælpere været unge adelsmænd, som tjente kongen i nogle få år, indtil de kunne overtage det fædrene gods. Enevælden blev indført i 1660 ved et statskup mod adelen, som efter europæisk målestok var blevet ekstremt lille. Gradvist forsøgte kongemagten at lirke sig ud af afhængigheden af den gamle adel og svække dens magt. Der indførtes en omfattende adling af borgerlige, som kongen skyldte penge. Det blev udtrykkeligt betonet, at adlingen ikke skyldtes arv, men fortjenester¹⁶. Dermed var adelen splittet op i en gammel og en ny adel – sidstnævnte benævnt grever og baroner. Yderligere ’del og hersk’-teknik var at indføre rangklasser. Men sideløbende forsøgte kongemagten i højere grad at

¹³ Jens Peter Christensen i John Erichsen, Jens Peter Christensen & Ditlev Tamm (red.): Højesteret, 2015 s. 48.

¹⁴ Mikael Madsen, Henrik Palmer Olsen & Urska Sadl, ‘Competing Supremacies and Clashing Institutional Rationalities: The Danish Supreme Court’s Decision in the Ajos Case and the National Limits of Judicial Cooperation’, *European Law Journal*, Vol. 23(2), 2017 s. 140-150.

¹⁵ Ditlev Tamm i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 14.

¹⁶ Tim Knudsen: Fra enevælde til Folkestyre, 2006.

rekruttere embedsmænd fra borgerlige kredse. De ville være mere økonomisk afhængige af kongen, når de ikke kom fra store godser. De fleste konger gik nidkært ind i alle embedsudnævnelser. Resultatet blev, at både militæret og den civile forvaltning efterhånden blev meget loyale og styrbare.

I 1736 etableredes en jurauddannelse ved Københavns Universitet. Fra 1773 fik juristerne klart fortrinsret til embeder, og først efter anden verdenskrig begynder juriststandens tilnærmelsesvis monopol at krakelere en smule, da økonomer efterhånden kommer ind for at supplere juristerne i centraladministrationen. Hvor juriststanden i mange lande – eksempelvis Frankrig og England - blev opbygget som en sagførerstand, så er den i Danmark først og fremmest udviklet som en embedsstand. Danmark uddanner da også betydeligt flere jurister end eksempelvis Finland, der har samme befolkningsstørrelse - noget, der nok kan tilskrives det forhold, at juristprofessionen i Danmark retter sig mod hele det samfundsvidenskabelige arbejdsmarked¹⁷.

Principielt besad kongen under enevælden både den lovgivende, udøvende og dømmende magt. Højesteret begrundede ikke sine afgørelser, da de jo var et udtryk for kongens vilje. Og en enevældig konge behøver som bekendt ikke at begrunde sine beslutninger.¹⁸

Kongerne havde hverken tid eller lyst til at sidde dagligt i Højesteret. Enevælden gav Højesteret mulighed for at udvikle sig relativt uforstyrret af enevældens lovgivende og udøvende magt under forudsætning af, at retten ikke blandede sig i udøvelse af lovgivningsmagten og dens daglige forvaltning. Ifølge Henrik Palmer Olsen, en af de få danske jurister, der har beskæftiget sig med magtfordelingslæren i Danmark, betød det, at der før 1849 ikke eksisterede en egentlig magtfordeling i Danmark.¹⁹

I slutningen af 1700-tallet havde det rekrutteringsmønster, som blev bevaret de næste 200 år, fæstnet sig. Højesteretsdommerne var jurister med første karakter. Under enevælden foretrak man jurister som havde arbejdet i Danske Kancelli. Endnu i slutningen af det 20. århundrede var

¹⁷ Ditlev Tamm, 'Ditlev Tamm om minksagen, Herlufsholm og kompromisløse finner: »Et eller andet sted må grænsen gå«', Berlingske, 2022; Nicholas Haagensen, Salvatore Caserta, Mikael Rask Madsen & Lasse Folke Henriksen, 'The Widening Profession: An Analysis of the Differentiation and Stratification of Danish Jurists (1974-2019)', iCourts Working Paper, 2022.

¹⁸ Ditlev Tamm i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 13-52.

¹⁹ Henrik Palmer Olsen: Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt, 2005 s. 176.

førstevalget jurister, som havde været embedsmænd i efterkommeren af Danske Kancelli, Justitsministeriet, dvs. den udøvende magt.²⁰ Først med domstolsreformen fra 2007 bredte man rekrutteringsmønsteret ud til i lidt større omfang også at omfatte universitetsjurister og advokater.

Enevælden faldt i 1848, og Grundloven af 1849 fastslog, at den lovgivende magt var hos kongen og Rigsdagen i forening - den udøvende magt hos kongen og den dømmende magt hos domstolene. Man tilstræbte altså en form for magtfordeling. Men det er en almindelig opfattelse, at forhandlingerne i Den Grundlovgivende Rigsforsamling på dette punkt var korte. Og de var uden hentydninger til hverken Montesquieu eller magtbalancering og prøvelsesret.²¹ Som Jens Peter Christensen formulerer det: ”I modsætning til hvad mange måske i dag kunne tro, tog grundlovens §3 imidlertid ikke sigte på at fastslå en ret for domstolene til at prøve, om lovgivningen holder sig inden for grundlovens rammer”²². Den meget indflydelsesrige jurist og professor Alf Ross (1899-1979), som har præget generationer af danske jurister, mente da heller aldrig, at grundlovens § 3, indebar en begrænsning af lovgivningsmagtens kompetence. Der er med andre ord forskel på en formel magtdeling og en *magtbalancering*, der indebærer en aktiv og finmasket prøvelsesret. At indskrive domstolsprøvelsen var ganske enkelt for kontroversielt til, at man kunne enes om at indføre den på Den Grundlovgivende Rigsforsamling. Den blev heller ikke skrevet ind i 1953-udgaven på trods af opfattelsen i det meste af resten af Europa efter 2. verdenskrig om, at parlamenter skulle underkastes domstolskontrol og i det hele taget – efter nazismens horrible jødeudryddelser – skulle have en helt ny rolle, som individets primære beskytter mod staten²³.

Meget handlede om, at oppositionen så Højesteret som en del af Højres konservative ærtehal og derfor ikke ønskede en stærk dømmende magt. I stedet forsøgte Venstre, efterhånden også Socialdemokratiet og fra 1905 ydermere Det Radikale Venstre, på anden vis at underminere juriststandens magt og privilegier. Bondevennerne, der var en forløber for Venstre, vendte sig allerede i Den Grundlovgivende Rigsforsamling mod, at Højesteret skulle kunne underkende love. Dog var der accept af, at love, som var blevet til på en måde, der stred mod Grundloven, var

²⁰ Ditlev Tamm i Torben Jensen, W.E. von Eyben & Mogens Koktvedgaard (red.): Højesteret 1661-1986, 1986 s. 13-32; Torben Jensen i Torben Jensen, W.E. von Eyben & Mogens Koktvedgaard (red.): Højesteret 1661-1986, 1986 s. 119.

²¹ Henrik Palmer Olsen: Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt, 2005 s. 178.

²² Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 230.

²³ Doreen Lustig & J. H. H. Weiler, ‘Judicial review in the contemporary world—Retrospective and prospective’, International Constitutional Law Journal, Vol. 6(2), 2018 s. 315–372.

ugyldige, men der var ingen klarhed over, hvordan/hvornår dette i givet fald skulle pådømmes.²⁴ Bondevennerne - og senere mange andre politikere - gik således ind for et uindskrænket flertalsvælde, så længe det bare blev udøvet inden for rammerne af de procesforeskrifter, som Grundloven gav. Lignende skepsis over for prøvelsesretten fandt man det 20. århundrede i både Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre. Den radikale Carl Th. Zahle, der var statsminister i samlet otte år, mente blandt andet, at man risikerede reaktionære dommere. Zahle nævnte provisorietiden, hvor højreorienterede jurister havde forsvaret de provisoriske love mod Folketingets flertal.²⁵

Vi skal helt op til efter første verdenskrig, før lovgivningsmagtens grænser blev prøvet ved Højesteret. I 1920 godkendte Højesteret den såkaldte fæsteafsløsningslov som forenelig med Grundloven. Dommen statuerede hermed, at domstolene trods alt var kompetente til at påkende Grundlovsspørgsmål, men der var samtidig tale om en prøvelse, som var forbundet med så megen forsigtighed, at den, som afdøde Professor i EU-ret Hjalte Rasmussen formulerede det, stadig er 'svær at få øje på'²⁶.

Sagen handlede om en fæsteafsløsningssag, hvor Højesteret endte med at underkende en ejendomsbesidders påstand om, at han ikke havde fået fuldstændig erstatning, da han måtte afstå jord. Han havde ikke modtaget erstatning efter vurderingen i 1920, men efter en lavere vurdering i 1916. Højesteret var faktisk meget tæt på at give borgeren medhold (og dermed underkende loven), da seks ud af 11 dommere gav ham ret, hvilket ville have betydet en underkendelse af fæsteafsløsningsloven. Men så svingede en dommer over. Seks stemte imod fem for at opretholde loven. Højesteret konkluderede, at borgerens påstand om, at loven ikke gav ham fuld kompensation for hans tab af ejendom, ikke kunne bekræftes 'med den sikkerhed, som må kræves, for at Højesteret kan tilsidesætte en lov vedtaget af Folketinget som forfatningsstridig'²⁷.

I 1954 erklærede den fremtrædende og normalt forsigtige professor Poul Andersen i sin vurdering, at loven "var ret klart grundlovsstridig."²⁸ Men selvom højesteret således i denne sag selv slog fast,

²⁴ Poul Andersen i *Knud Fabricius m.fl.* (red.): Den danske Rigsdag 1848-1949, 1953 s. 516 f.

²⁵ Jesper Lundsby Skov: Frihed og ret: En begrebshistorisk analyse af forholdet mellem forfatning og frihedsrettigheder ca. 1840-1953, 2019 s.157 ff.

²⁶ Hjalte Rasmussen: Folkestyre, Grundlov og Højesteret: Grundlovens §20 på prøve, 1996 s. 25.

²⁷ Ugeskrift for Retsvæsen, afdeling B, 1921 s. 644.

Citatet her er oversat fra Jens Elo Rytter & Marlene Wind, 'In Need of Juristocracy? The Silence of Denmark', *International Journal of Constitutional Law*, Vol. 9(2), 2011 s. 475.

²⁸ Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 231.

at man *havde ret til* at prøve en lovs forenelighed med grundloven, skal vi helt frem til Tvind loven i 1999, før Højesteret rent faktisk tilsidesætter en lov vedtaget af Folketinget pga. grundlovsbrud. 'Forsigtigheden' eller tilbageholdenheden ved prøvelovgivningen, som blev slået fast i dommen fra 1921, indebar derfor, at for at gøre noget så kontroversielt krævedes en ekstraordinær 'sikkerhed' for, at loven var i konflikt med grundloven, hvilket man ikke mente var tilstede i sagen fra 1921.

De politiske partier arbejdede dog også på anden måde for større uafhængighed til domstolene. I 1919 blev løftet i Grundloven om adskillelse af retsplejen fra forvaltningen, herunder politiet, med retsplejereformen opfyldt. Danmark har dog opretholdt en ordning, der adskiller den fra det meste af resten af Europa ved at både politi, anklagemyndighed, domstole, fængselsvæsen og benådninger er placeret under Justitsministeriet. Det normale er, at man har politi og de andre instanser under Indenrigsministeriet eller i uafhængige styrelser, for dog at skabe en vis afstand til Justitsministeriet. Og den dag i dag er Danmark sammen med sine gamle bilande Norge og Island i modsætning til mange europæiske lande også karakteriseret ved ikke at have særlige forvaltningsdomstole. Det har uden tvivl sået tvivl om, hvorvidt Danmark helt lever op til de retsstatslige principper, man ofte prædiker for andre, da man på mange måder har fået en rodebutik med råd, nævn og domstolslignende organer i stedet. Som Ditlev Tamm formulerer det, er det danske system 'rodet og uoverskueligt og trænger til faste retningslinjer'²⁹.

Da Danmark hverken har en forfatningsdomstol eller et lovråd, har Justitsministeriet også fået en enorm magt i forhold til Danmarks internationale forpligtelser³⁰. Det gælder såvel i forhold til EU-retten som den europæiske menneskeretskonvention. Både når sager overvejes forelagt for EU-domstolen mod staten, spiller Justitsministeriet og Juridisk Specialudvalg således en helt central rolle i samspil med statens advokat, kammeradvokaten. Justitsministeriet rådgiver om, hvorvidt nye domme og ny EU-lovgivning er i overensstemmelse med dansk ret, og anbefaler, om og hvordan disse bør implementeres i national ret. I andre lande går dette først en tur over parlamentet, men i Danmark overlader vi det til embedsmænd gennem rådgivning, henstillinger og udstedelse af bekendtgørelser³¹. Det er tilmed Justitsministeriet sammen med Udenrigsministeriets lovkontor, der fører sager for den danske stat ved EU-domstolen og dermed, altså også (sammen med Kammeradvokaten), forsvarer Danmark i traktatbrudssager - ofte sager, hvor selvsamme

²⁹ Ditlev Tamm i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 99.

³⁰ Marlene Wind i Stefan Griller, Lina Papadopoulou & Roman Puff (red.): National Constitutions and EU Integration, 2022 s. 89-122.

³¹ Karsten Hagel Sørensen i Jens Rosenløv og Kirsten Thorup (red.): Festskrift til Ole Due, 1994 s. 113-136.

ministerium har spillet en central rolle for, hvordan en dom eller lov blev implementeret i dansk ret i første omgang. Justitsministeriet har altså mange kasketter på på én gang. Når det derfor kommer til det, man kalder præjudicielle sager, hvor en civil sagsøger ved en national domstol fx ønsker EU-domstolens vurdering af, om den danske stat har implementeret en EU-lov eller dom korrekt eller til tiden, har Justitsministeriet - med sine mange roller – sjældent den store interesse i at få sagen prøvet og dermed sin egen implementeringsrådgivning testet³². Ministeriet beder derfor ofte kammeradvokaten arbejde for, at det ikke sker og man bliver dermed en form for gate-keeper, som i princippet modvirker, at borgere og virksomheder kan få deres EU-rettigheder prøvet ved EU-domstolen. De modstridende roller og den viden som ministeriet (og dermed staten) ligger inde med, bliver dog yderst sjældent hverken genstand for offentlig opmærksomhed eller debat. Folketingets Europaudvalg er ofte heller ikke klædt på til at kunne gennemskue sagerne³³. Det er også Justitsministeriet alene, der vurderer, om der er suverænitetsafgivelse, når Danmark tiltræder nye internationale traktater, eller hvis EU-traktaterne ændres. Alene ordet 'kronjurister', som ofte høres i forbindelse med vurderinger fra det hemmelighedsfulde og ophøjede justitsministerium, sender konnotationer til enevælden og afmonterer ofte de fleste journalisters eventuelle kritik eller lyst til at kulegrave afgørelserne. Det er dog lidt af en dansk ejendommelighed, at Justitsministeriet fortsat har monopol på at rådgive ministerier og embedsmænd om lovforslags forenelighed med Grundloven. Det har adskillige gange i tidens løb været diskuteret, om der netop ikke burde etableres et selvstændigt lovråd under Folketinget, der kunne skabe transparens, demokratisk debat og i højere grad få argumenterne for og imod (samt præmisserne og mellemregningerne) ud i det åbne. Det er imidlertid forblevet ved snakken. Instruks- og Mink-sagerne burde ellers give nok anledning til overvejelser om, hvordan embedsmænd ofte presses til at 'vurdere' sager på en måde, som måske er mere politiske end juridiske, og hvor vurdering fra en ekstern instans - som en forfatningsdomstol eller et lovråd - kunne have forhindret, at vi var endt, hvor vi er endt i dag.

Magtkoncentrationen ses også ved den måde, danske dommere bruges og opfattes på – nemlig som en slags embedsmænd, der fører den lovgivende og udøvenes befalinger ud i livet. Skiftende regeringer bruger ofte dommere i undersøgelseskommissioner. Opgaven er her primært undersøgende, mens det normale for en dommer vel er – eller burde være – kun at afgøre sager med

³² *Peter Pagh Rasmussen*, 'Præjudicielle forelæggelser og juridisk specialudvalg', *Ugeskrift for retsvæsen*, 2004 s. 205; *Marlene Wind*, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards Supranational Judicial Review', *Journal of Common Market Studies*, Vol. 48(4), 2010 s. 1039-1063.

³³ Folketinget, 'Ny rapport: Folketinget skal have større indflydelse på Danmarks EU-politik', 2021.

en juridisk vurdering. Dommerforeningen har ønsket at få skiftende justitsministre til at ændre det.³⁴ Det har dog ikke givet resultat.

Man skal da heller ikke lede længe for at finde mere nutidige eksempler på den manglende respekt for domstolene som uafhængig statsmagt. Da Covid-19 nåede Danmark greb Justitsministeriets departementschef og Domstolsstyrelsen ind i domstolenes virksomhed på en måde, som ifølge flere professorer og flere dommere, herunder dommerforeningens formand, var på kanten af Grundloven. Regeringen havde besluttet at ”lukke” for behandlingen af en række sagstyper. Men regeringen kan ikke lukke helt eller delvist for domstolsbehandlingen. Ej heller kan domstolsstyrelsen, der misvisende kalder sig Danmarks Domstole, gøre det. Domstolene ledes af retspræsidenter.³⁵ En eventuel nedlukning burde ifølge kritikken gå gennem retspræsidenterne. De betragtninger druknede i coronakrisestemning, selvom magtfordelingen vel netop er særlig vigtig i nationale kriser.

Skønt domstolsstyrelsen blev oprettet i 1999, er det fortsat Justitsministeriet, der forhandler med Finansministeriet om bevillinger. Domstolene har været underlagt store besparelseskrav trods en voksende sagsmængde, der ikke mindst skyldes retspolitiske stramninger. Danmark har nu ekstremt lange ventetider ved domstolene, noget EU Kommissionens årlige ’Rule of Law’ rapporter³⁶ har bemærket ligesom det har været foreslået, at domstolenes økonomi burde fastsættes direkte gennem domstolenes forhandlinger direkte med Folketinget³⁷. Det er da også sigende, at Danmark ligger nær bunden i Europa, når det gælder andel af BNP, som anvendes på domstolene. Kun Irland har færre dommere pr. 100.000 indbyggere.

3. Det grænseløse flertalsvælde

Det forhold, at højesteret i århundreder var en del af statsmagten, har sat sit præg på den særlige måde, det danske demokrati – eller som vi ynder at kalde det ’folkestyre’ – har udviklet sig på, og

³⁴ Hans Redder, ’Dommere vil ud af kommissioner’, Information, 2012; Iben Schmidt, ’Ekstraordinært år har drænet domstolene for erfarne kræfter’, AdvokatWatch, 2022.

³⁵ Bertil Frosell, ’Betragtninger om lukningen af domstolene’, Politiken, 2020.

³⁶ Se EU’s anbefalinger til Danmark i sin årlige ’Rule of Law’ rapport her: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgicfindmkaj/https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/4_1_194542_comm_recomm_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/4_1_194542_comm_recomm_en.pdf)

³⁷ Bodil Ruberg, ’Derfor kan du ikke komme for en dommer: Danmarks domstole er blandt Europas allerdårligst finansierede’, Berlingske, 2022. og Erbil G. Kaya, ’Forsvarsadvokat peger på syv områder: Tankeløst folketings nedsætter domstolenes fart’, Berlingske, 2011.

også på den måde, vi har forholdt os til overnationale domstole på. At Danmark ikke som andre lande efter 2. verdenskrig hoppede med på den 'konstitutionelle bølge', men bevarede flertalsdemokratiet med meget tilbageholdne domstole, en stærk dualistisk retstradition og et Folketing, der – af samme årsager – har meget få grænser for magtudøvelsen, har uden tvivl haft konsekvenser nationalt, men også for vores forhold til Europarettens.

Det er meget godt illustreret af et udsagn Erling Olsen, daværende formand for Folketinget, kom med i 1996 – kun to år efter, at han var gået af som justitsminister (at dømme efter adskillige justitsministre giver det ikke stor respekt for domstolene at være justitsminister). Jf. Olsen falder det nemlig slet ikke almindelige folketingsmedlemmer ind, at de nationale domstole nogensinde ville 'benytte sig af denne mulighed' – altså at udøve finmasket domstolskontrol og eventuelt tilsidesætte lovgivning lavet af et politisk flertal³⁸. Debatten blussede op, da Højesteret meget overraskende pludselig i 1996 tillod 11 EU-kritiske borgere at prøve Folketingets tiltrædelse af Maastricht-traktaten for grundlovsbrud. De fik ikke medhold, men alene det forhold, at Højesteret havde givet dem lov, sendte jf. Olsens mange kommentarer og debatindlæg et chok igennem såvel Folketing som den brede offentlighed såvel som juridiske kredse. Få havde forestillet sig, at Højesteret nogensinde ville gøre alvor af at prøve en Folketingsbeslutning og slet ikke en, der angik tiltrædelse af (eller kompetenceoverladelser) til et internationalt organ som EU. Olsens pointe var, 'at det skal dommere da slet ikke blande sig i' (især når de 11 ikke havde en personlig interesse i sagen). Højesteret var imidlertid lige på dette punkt blevet europæiseret og dermed inspireret af den tyske forfatningsdomstol, som havde benyttet sin egen Maastricht-sag til at slå sig i tøjret over for EU's 'competence-creep' med udgangspunkt i et sagsanlæg fra nogle EU-skeptiske vælgere³⁹. Højesteret gav som nævnt ikke de 11 klagere medhold i, at §20 var overtrådt, men varslede med sagen, at når det kommer til EU-spørgsmål, kan man bestemt ikke udelukke, at retten vil benytte sin prøvelsesret og eventuelt vurdere senere kompetenceoverladelser i forhold til den danske grundlov⁴⁰. Mere specifikt slog Højesteret – i lighed med den tyske forfatningsdomstol fast, at danske domstole ser sig selv kompetente til at tilsidesætte eventuel EU-ret, som går ud over den afgivne suverænitets rammer - noget som ellers jf. samtlige lærerbøger i EU-ret tilkommer EU-domstolen at afgøre. Vi stod altså pludselig i den ret besynderlige situation, at selvom Højesteret ikke tidligere (før 1996)

³⁸ Erling Olsen, 'Grundloven må ændres: Det danske folk og ikke Højesteret skal bestemme', Politiken, 1996.

³⁹ Den Tyske Forfatningsdomstol var i 1993 af en klager blevet bedt om at undersøge, om Maastrichttraktaten var imod tysk lov. Det resulterede i en bemærkelsesværdig dom, der bl.a. - selvom den ikke underkendte traktaten, slog fast, at Forbundsdagens ansvar at afgøre, hvilke kompetencer EU burde have - ikke EU selv. Se BVerfGE 89, 155 (1993).

⁴⁰ U.1998.800 H

har villet prøve folketingsflertallets afgørelser i forhold til grundloven, mente man sig nu kompetent til at prøve *overnational rets* overensstemmelse med grundloven. Doreen Lustig og Joseph Weiler har i en videnskabelig artikel⁴¹ kaldt denne 'vi står øverst'-retorik for den tredje bølge af konstitutionalismen⁴². Her udøver nationale højesteretter og forfatningsdomstole i stigende grad 'judicial review' af de internationale domstole og det regelværk staterne er underlagt. Jf Lustig og Weiler bestod første bølge af den generelle accept (i Europa) af etableringen af nationale forfatningsdomstole efter 2. verdenskrig. Den anden bølge handlede om den lange periode, hvor regeringer og domstole som noget helt naturligt accepterede, at overnational ret, konventioner og traktater, havde forrang frem for national ret. Den tredje bølge, som vi står midt i disse år med Polen og Ungarn som ekstreme eksempler, repræsenterer et stigende oprør imod den ret som især anden bølge af konstitutionalismen siden 2. verdenskrig har udviklet og som – ifølge nogen – altså nu begrænser landenes suverænitet. Det er tvivlsomt, om Højesteret med sin Maastricht-afgørelse (og senere Lissabon og Ajos sag) ser sig selv som en del af nogen bølge, og man skal være forsigtig med at generalisere her. Men de danske højesteretsdommerne har i mange sammenhænge erkendt, at Maastricht-dommen var inspireret af den tyske forfatningsdomstols EU-skeptiske linje, som også – hvad enten man kan lide det eller ej – har været en klar inspirationskilde til de illiberale og retligt klart problematiske forfatningsafgørelser i Polen og Ungarn⁴³.

Vender vi tilbage til spørgsmålet om Folketingets magt-selvbegrænsning, så har der tit været argumenteret for, at Folketinget altid selv vil og kan holde sig inden for grænserne af grundloven, og at man derfor hverken har brug for forfatningsdomstole, lovråd eller finmasket domstolsprøvelse. I nyere tid må man imidlertid med Instruks- og Minksagen i stigende grad sætte spørgsmålstegn ved dette. FE-sagen kommer oveni og er endnu uafklaret, men kunne meget let, som sagen afdækkes i medierne, ende med at anskueliggøre, at en sådan 'selvkorrektion' i bedste fald er baseret på ønsketænkning. Man kunne an med andre ord godt efterspørge at en mere intens domstolskontrol også fandtes i Danmark, eftersom undersøgelse og ansvarspådragelse i alle disse

⁴¹ Doreen Lustig & J.H.H Weiler, 'Judicial review in the contemporary world— Retrospective and prospective', *International Constitutional Law Journal*, Vol. 16(2), 2018 s. 315–372.

⁴² Marlene Wind, 'The Backlash to European Constitutionalism: Why we should not embrace the identitarian counter wave', *Revue Européenne du Droit*, No. 3, 2021 s. 48-51.

⁴³ Simon van Dorpe, 'Explained: What bombshell Polish court ruling means for EU', *Politico*, 2021; That there are strong differences between the revolt by the German CC in the so-called OMT case and the Polish K/21 case is argued here: Alexander Thiele, 'Whoever equates Karlsruhe to Warsaw is wildly mistaken', *Verfassungsblog*, 2021.

sager har været helt afhængig af, om der kunne fremskaffes et politiske flertal, der syntes, at det var opportunt.

Med en stort set uindskrænket magt til flertallet er det åbenlyst, at de særlige bestemmelser om frihedsrettigheder i Grundloven, i den europæiske menneskerettighedserklæring, i internationale konventioner, EU-aftaler m.m. af mange politikerne opfattes som indskrænkninger i den danske lovgivningsmagts kompetence. Et nyere kvantitativt studie viser tilmed, at Højesteret i langt mindre grad end sine nordiske kollegaer citerer international ret, traktater og konventioner i deres egne domme⁴⁴. Det betyder efter alt at dømme også, at de internationale aftaler, som Danmark er en del af, i sjældnere grad end hos vores naboer, bliver brugt til det, de er skabt for: Nemlig at sætte grænser for lovgiverne og beskytte borgeren imod statsmagten ved hjælp af overnational ret.

Problemet med et uindskrænket flertalsvælde er imidlertid netop, at det forudsætter ufejlbarlighed hos lovgiverne, så de ikke går retsstaten og de grundlæggende frihedsrettigheder for nær. Det er dog – jf. de før omtalte skandalesager – bestemt ikke altid let for danske lovgivere at se, hvor grænserne er. I de senere år har danske ministre desuden ofte talt om at udfordre internationale konventioner ved at gå 'helt til grænserne' med risiko for at overtræde dem, fordi grænserne ikke er ganske entydige. Hvis dette fortsætter, er spørgsmålet, hvilke institutioner der så skal vogte grænserne og beskytte retsstaten i fremtiden? Her er det næppe betryggende, hvis det overlades til politikerne (eller deres ofte overloyale embedsmænd/k), selv om en vis begrænsning af udfoldelsesmulighederne ligger i, at vi så sjældent har flertalsregeringer. Danske vælgere har lige siden Alberti-skandalen i 1908-09 aldrig givet et enkelt parti absolut flertal i Folketinget. Hertil skal man lægge, at kun i nogle få år fra 1936 var der regeringsflertal også i Landstinget. Da den bastion var væk, gennemførte justitsminister K.K. Steincke, der ofte blev mistænkt for dyb mistillid til dommerstanden, begrænsninger af ytringsfriheden. Både for at gribe ind over for ”svinebutikker og pornografi”, men også for, hvad der kunne tolkes som kritik af det nazistiske Tyskland. Den sidste bastion mod Steinckes angreb på ytringsfriheden var, at De Radikale sad med i regeringen og lagde dæmpere på ham.⁴⁵

Siden 1953 har vi ikke haft et tokammersystem. (Et folkeafstemningsinstitut blev sat i stedet). I vore dage er det blevet almindeligt i Europa med regeringer med mange partier – en udvikling

⁴⁴ Marlene Wind, 'Do Scandinavians care about international law? A Study of Scandinavian Judges' Citation Practice to International Law and Courts', *Nordic Journal of International Law*, Vol. 85(4), 2016 s. 281-302.

⁴⁵ Tim Knudsen: Statsministeren 2, 2020 s. 499 ff.

Danmark har været frontløber i – hvilket blandt andet kan skyldes den lave danske spærregrænse for valg til Folketinget. Siden 1945 har vi kun haft flertalsregeringer i 1957-1960, 1968-1971 og 1993-94. Disse regeringer bestod alle af tre-fire partier, som til en vis grad kunne dæmpe hinanden. Det danske parlamentariske system har dermed kunnet give en vis beskyttelse af mindretal. Det virker ikke sandsynligt, at Danmark inden for overskuelig tid får en stærk flertalsregering. Men man kan stille sig spørgsmålet: I hvor høj grad kunne en flertalsregering i givet fald bremses, hvis den skejede ud i magtexcesser? Læseren kan tankeeksperimentere med Støjberg-sagen eller minkskandalen i regi af en langvarig flertalsregering.

Der er sikkert nogle, der vil føle sig krænkede ved følgende konklusion, men den er uundgåelig: Det vil være en stor risiko for retsstaten at løbe, hvis danske vælgere nogen sinde skulle blive så tossede, at de sammensatte et folketing, hvor et enkelt parti havde absolut flertal. I en sådan situation ville en stærk dømmende magt være en uundværlig del af værnet mod overgreb og underminering af demokrati og retsstat. De senere års skandalesager har tilmed vist, at selv mindretalsregeringer, der går over strengen og bryder loven, kan fortsætte uden konsekvenser, fordi der ikke er et flertal, der finder det opportunt at drage konsekvensen.

Indtil videre har danskerne ikke lavet en kobling mellem de ovenfornævnte skandaler og strukturen bag vores flertalsdemokrati, hvilket sikkert skyldes, at ideen om, at 'Ingen over eller ved siden af' ligger så dybt i den danske folkesjæl inklusive hos de journalister, som ellers erklærer sig som den kritiske fjerde statsmagt.

Da Danmark i 1973 blev medlem af EF, kom det derfor som noget af en overraskelse for mange, at vi ikke bare havde meldt os ind i et nyt fællesskab, men de facto også i en ny demokratimodel, som lå langt fra den hørupske blinde tillid til, at et politisk flertal altid har ret og kender grænserne for sin egen magt. Det var derfor også en omvæltning, at en overnational domstol kom til at spille en så central rolle. Bortset fra Strasbourgdomstolen, som også kunne dømme regeringer for brud på Menneskeretskonventionen, var det i en dansk optik usædvanligt, at en overnational juridisk instans havde ret til at vurdere, om de fælles EU-regler var rigtigt gennemført nationalt, og om det var sket til tiden og ift. den intention, der lå til grund. Men fordi EU først og fremmest er et retsfællesskab, hvor medlemslandene har besluttet, at fælles europæiske regler skal være grundlaget for et stort indre marked med de samme konkurrencevilkår for medlemslandene og disses borgere og virksomheder, var analysen, at det var nødvendigt at have en fælles europæisk instans til at løse de konflikter, der naturligt ville opstå, når nationale regler og ordninger møder et fælles europæisk

regelsæt. Alternativet til at give EU-Domstolen kompetencen til at afgøre konflikter havde været (i dag) 27 forskellige retsordner med 27 forskellige regelsæt – noget, der helt sikkert ikke ville have fremmet den velstand, som et stort indre marked trods alt har bevirket de sidste 50 år. Men ikke nok med, at EU-Domstolen tidligt fik tildelt denne rolle - Kommissionen kunne som traktatens vogter også indlede traktatbrudssager imod medlemslande, der havde forbrudt sig imod de fælles regler. Man gjorde samtidig de nationale domstole til en form for hjælpedomstole. Det påhvilede dem at sikre, at tvivlsspørgsmål om fortolkning af EU-retten nåede Domstolen i Luxembourg – via Art. TEU 267 den præjudicielle forelæggelses procedure. Var der tvivl om, hvorvidt EU-retten var overholdt, skulle domstolen i Luxembourg spørges⁴⁶. En sådan rolle for de nationale domstole (også de lavere instanser) har dog heller aldrig været 'naturlig' i Danmark, hvor domstole netop sjældent selv har udfordret lovgivningsmagten. Forskning har da også vist, at medlemslande uden tradition for finmasket *national* domstolsprøvelse især i de første årtier meget sjældent interagerede med og forelagde sager for EU-Domstolen⁴⁷. I lande, hvor prøvelsesretten var en naturlig del af den almindelige demokratiske praksis, virkede det uden tvivl mere naturligt både at spørge mere, men også at acceptere Domstolens afgørelser, når de gik én imod. Eksemplet ovenfor med den danske justitsminister viser, at dette bestemt ikke altid har været tilfældet i Danmark⁴⁸.

4. Konstitutionelt vs. Flertalsdemokrati

I de 350 år, der er gået, siden Højesteret blev grundlagt som en del af enevældens magt i 1661, har den gradvise frigørelse fra den udøvende magt været en meget langsom og gradvis proces⁴⁹. Der er samtidig tale om en frigørelse, som ikke har ledt til et opgør med en demokratiform, hvor selve valghandlingen har været i centrum, snarere end det man ville kalde retsstaten med fokus på mindretalsbeskyttelse og prøvelsesret. De sidste 60års stærke indflydelse fra amerikansk politologi

⁴⁶ Jf. art 267.

⁴⁷ Marlene Wind, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards European Judicial Review', *Journal of Common Market Studies*, 2010, 1041; Marlene Wind, Dorte Sindbjerg Martinsen & Gabriel Pons Rotger, 'The Uneven Legal Push for Europe: Questioning Variation when National Courts go to Europe', *European Union Politics*, Vol. 10(1), 2009, 77-81.

⁴⁸ Marlene Wind i Stefan Griller, Lina Papadopoulou & Roman Puff (red.): *National Constitutions and EU Integration*, 2022 s. 89-122.

⁴⁹ Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): *Højesteret – 350 år*, 2011 s. 211-311.

især Joseph Schumpeter⁵⁰ og Robert Dahl, for hvem valg var hele omdrejningspunktet for demokratiet, har uden tvivl styrket tendensen helt op til i dag⁵¹. Det er således ret sigende, at man i 2016 kunne udgive en bog om 'Det Demokratiske System' i Danmark for statskundskabsstuderende, hvor der ikke er et eneste kapitel eller asnit om domstole eller retsstat⁵². Jf. den amerikanske retsfilosof Roland Dworkin kan man derfor netop skelne mellem to demokratimodeller, hvor den ene 'flertalsdemokratiet' nedtoner betydningen af domstolskontrol, mens det 'konstitutionelle demokrati' lægger stor vægt på domstole som aktive udøvere af 'judicial review' som en modvægt til statsmagten. Den britiske politolog Jeremy Bellamy har lavet en tilsvarende skelnen mellem, hvad han kalder 'political' vs. 'legal constitutionalism'⁵³. I flertalsdemokratiet, hvor det politiske flertal ses som den vigtigste beskytter af det enkelte individ, mens domstolene er mere eller mindre reduceret til 'lovens mund', er lovgivers forarbejder samtidig utrolig vigtige retskilder⁵⁴.

Logikken er ret klar for, hvis man mener, at domstole skal holde sig til at eksekvere en bogstavtro version af, hvad 'suverænen' har besluttet, har man som dommer et stort behov for at vide, hvad 'suverænen' (det vil i nutidigt sprog sige Folketinget) har ment med loven, da den blev udformet. Det finder man i forarbejderne, som i en dansk kontekst får en meget ophøjet funktion. Som Gorm Toftegaard Nielsen formulerer det med reference til Højesteret:

"Der er nok [i DK] i forhold til de fleste andre nationale højesteretter tale om en betydelig respekt for lovgivers intentioner og realiteterne i den enkelte sag og mindre for teoretiserende juridiske skoleridte"⁵⁵.

I modsætning hertil lægger EU-Domstolen sig langt tættere op ad den konstitutionelle demokratiform, hvor man ofte har måttet se langt efter forarbejder. EU-Domstolen har typisk støttet sin fortolkning på præambler, bredt formulerede traktater og EU's overordnede intention og formål.

⁵⁰ Schumpeters definition af demokrati er ret simpel og kan beskrives som 'the method by which people elect representatives in competitive elections to carry out their will'. Se mere hos *John Elliot*, 'Joseph A. Schumpeter and the Theory of Democracy', *Review of Social Economy*, Vol. 52(4), 1994 s. 280-300.

⁵¹ *Marlene Wind*, 'The Nordics, the EU and the Reluctance Towards European Judicial Review', *Journal of Common Market Studies*, 2010; *Marlene Wind*: *Tribalising Europa*, 2020.

⁵² *Jørgen Grønnegård Christensen og Jørgen Elklit* (red.): *Det Demokratiske System*, 2016.

⁵³ *Jeremy Bellamy*: *Political constitutionalism: A republican defense of the Constitutionality of Democracy*, 2007.

⁵⁴ *Ronald Dworkin*: *Freedom's law: the moral reading of the American constitution*, 1987; *Richard Bellamy*: 'Political Constitutionalism', 2007; *Marlene Wind*: 'Who is afraid of European Constitutionalism? The Nordic Distress with Judicial Review and Constitutional Democracy', 2015.

⁵⁵ Citeret i *Børge Dahl & Jens Peter Christensen*, 'Højesteret og Retsplejen – 100 år', 2019 s. 638.

Noget, som – ikke overraskende – i Danmark har affødt for kritik for at lede til en for ’kreativ’ og aktivistisk fortolkningsstil⁵⁶. Som den tidlige højesteretspræsident Børge Dahl har udtrykt det med slet skjult hentydning til EU-Domstolen: ’Danske dommere finder ret, de opfinder den ikke’⁵⁷. Men det er altså i sig selv en opfattelse, som de fleste uden for Danmark for længst har forladt. Her erkender man, som tidligere nævnt, at domstole indimellem må fortolke ’dynamisk’, dvs. i overensstemmelse med det man kan kalde ’present day conditions’ også selvom man på den måde skaber nye rettigheder. Et eksempel på logikken i dette, der er til at forstå, er den berømte amerikanske højesteretsdom *Brown vs. Board of Education* fra 1954⁵⁸, der fastslog, at raceadskillelse på amerikanske skoler ikke *længere* var i overensstemmelse med forfatningen. Det havde det ellers været tidligere - faktisk siden 1896. Men også domstole skal altså følge med tiden og bør jf. denne opfattelse tilpasse fortolkningen, når samfundsudviklingen fordrer det.

Den tidligere højesteretsdommer Niels Pontoppidan var da også inspireret af en mere konstitutionel tænkning, og mange troede i 1990’erne, at der med ham i spidsen var en mindre konstitutionel og domstolsskabt revolution på vej i Danmark. Eksempelvis pointerede han, at det danske syn på lovgiver som den vigtigste retskilde er forældet, og at Danmark må følge med resten af Europa:

”Udviklingen siden 2. verdenskrig har medført, at den positivistiske retskildelære med sin stærke betoning af lovgiver som rettens væsentlige kilde og legitimation ikke længere giver en dækkende beskrivelse af den juridiske virkelighed”⁵⁹.

Pontoppidans refleksioner gik på såvel Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i Strasbourg som EU’s domstol i Luxembourg. I en mere dynamisk retstradition er man også optaget af retssikkerhed og forudsigelighed (noget, der oftest fremhæves som argument imod den), men den hænges ikke op på en såkaldt »bogstavtro« fortolkning. Det væsentlige er snarere, at kun en fortolkning, der er i overensstemmelse med samfundsudviklingen, kan skabe den ønskværdige forudsigelighed.

⁵⁶ *Hjalte Rasmussen*: On Law and Policy in the European Court of Justice: A comparative study in judicial policymaking, 1986.

⁵⁷ *Børge Dahl*, ’Dynamiske domstole, retssikkerhed og demokrati: skal menneskerettigheder udvikles af politikere eller dommere?’, *Juristen*, 2017 s. 99-147.

⁵⁸ *Brown v. Board of Education*, 347 U.S. 483 (1954)

⁵⁹ Niels Pontoppidan, i *Jens Rosenløv og Kirsten Thorup* (red.): Festskrift til Ole Due, 1994 p. 11.

I de nordiske lande, hvor også Sverige og Finland har haft tilbageholdende domstole, har meget uden tvivl også handlet om den retspositivisme, som har domineret juridisk tænkning og uddannelser i hele det 20. århundrede, og som har smittet af på de øvrige samfundsvidenskaber⁶⁰. Der var her en fast tro på, at man kunne og burde adskille 'ret' fra 'moral' eller 'er' fra 'bør', og da domstolene jf. retspositivisterne kun beskæftiger sig med det første, har der aldrig været særlig stor offentlig eller forskningsmæssigt fokus på domstolenes mere samfundsformende rolle. Opfattelsen har været, at domstolene helt objektivt og værdineutralt fortolker den lovgivning, som et demokratisk valgt flertal har vedtaget. Blander man normative eller kontekstuelle vurderinger ind, vil man kompromittere forestillingen om domstolene som lovens mund⁶¹. Problemet med denne forståelse, er bare at meget få i det øvrige Europa deler den, og det er tilsyneladende slet ikke en, man kender ved EU-Domstolen. Som Ruth Nielsen og Christina Tvarnø formulerer, har ingen i Luxembourg hørt om Alf Ross samtidig med, at færre og færre hyleder den meget rigide dualistiske forståelse af forholdet mellem national og international ret, som vi stadig dyrker i Danmark:

”Danske jurister, der er præget af arven efter Ross, bør ved læsning af EU-retlige tekster være opmærksom på, at kun meget få i EU kender den skandinaviske realistiske retsteori, mens det store flertal er præget af arven efter Kelsen og ser retssystemet som et retskildehierarki og det samlede system af regler af EU-retlig, nationalretlig og folkeretlig herkomst som ét stort integreret retssystem.”⁶²

Hvad man også ofte glemmer i den retspositivistiske tradition er, at dommere hele tiden træffer valg og derfor aldrig kan være helt værdineutrale. Eksempelvis når man skal vurdere, om en sag skal videre til en international domstol som EU-Domstolen eller ej. Selvom dommerne selvfølgelig vil

⁶⁰ J. Dalberg Larsen formulerer det på denne måde: ”Jeremy Bentham var fortaler for teorier, der opfattede retten som befalinger, der blev udstedt af en magtfuld, suveræn hersker, og som blev adlydt af borgerne af frygt for sanktioner. Kravet om normativ gyldighed blev her afløst af kravet om faktisk accept. Disse teorier har i forskellige versioner haft tilhængere helt op til slutningen af 1900-t., bl.a. inden for den skandinaviske realisme, der blev en betydningsfuld retning inden for nordisk retsfilosofi fra ca. 1930. Her afvistes enhver forbindelse mellem ret og moral, idet man fandt moralske udsagn meningsløse og mente, at gældende ret måtte bestemmes som de retsregler, der faktisk slog igennem i praksis. Den danske retsfilosof Alf Ross og svenskeren Karl Olivecrona var vigtige repræsentanter for denne retning”. J. Dalberg-Larsen i Gyldendals encyklopædi.

[http://denstoredanske.dk/Samfund, jura og politik/Jura/Almindelig retsl%C3%A6re, retsfilosofi og terminologi/retsfilosofi](http://denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Jura/Almindelig_retsl%C3%A6re,_retsfilosofi_og_terminologi/retsfilosofi) -

⁶¹ Se mere hos Henrik Palmer Olsen: *Magtfordeling: en analyse af magtfordelingslæren med særligt henblik på den lovgivende magt*, 2005 s. 282; Henrik Zahle: *Praktisk retsfilosofi*, 2005 s. 136; Marlene Wind, Dorte Sindbjerg Martinsen & Gabriel Pons Rotger, 'The Uneven Legal Push for Europe: Questioning Variation when National Courts go to Europe, *European Union Politics*, Vol. 10(1), 2009.

⁶² Ruth Nielsen & Christina D. Tvarnø, 'Ajos-sagens betydning for rækkevidden af EU-konform fortolkning i forhold til det almindelige EU-retlige princip om forbud mod aldersdiskrimination', *Ugeskrift for Retsvæsen*, Vol. 150(22), 2016 d. 269-274.

argumentere for, at det er rent objektive forhold, der ligger bag en sådan beslutning, så er der altid skøn (og dermed et politisk, men ikke partipolitisk) valg, i de fleste af sådanne beslutninger, hvilket jo bekræftes af, at der ofte er en part i de fleste EU-retstvister, som argumenterer *for* at forelægge en sag, mens en anden mener det modsatte.

Den danske insisteren på at afstå fra en finmasket prøvelse af den *nationale* lovgivningsmagt – noget, som jf. ovenfor har stor støtte hos de danske domstole og dommere selv⁶³ – skaber således afstand til de fleste øvrige europæiske lande, der særligt efter 2. verdenskrig fik forfatningsdomstole og konstitutionelt demokrati. Det skete i de fleste lande efter politiske omvæltninger, eksempelvis efter nazismen i Tyskland og Italien og ved overgangen fra diktatur til demokrati i de Syd- og Østeuropæiske lande⁶⁴. Som Martin Shapiro og Alec Stone Sweet har formuleret det, blev ”Kombinationen af rettigheder og ’judicial review’ en altafgørende og ligefrem obligatorisk komponent i enhver bevægelse mod konstitutionelt demokrati” efter krigen i Europa⁶⁵. Meget af dette gik imidlertid så meget hen overhovedet på danskerne, at vi ofte har vanskeligt ved helt at forstå, hvordan vores egen indirekte afvisning af denne bevægelse⁶⁶ har præget ikke bare al moderne dansk politik, men også vores forhold til EU og de ofte udskældte internationale konventioner.

I nyere bidrag bliver det ofte fremhævet, at den danske højesteret de senere år har fået, hvad de ofte selv kalder en ’mere fremskudt rolle’⁶⁷. Det handler ikke kun om underkendelse af Tvind-loven i 1999, men også ved, at Højesteret i Maastricht- og Lissabon-sagerne lader såkaldt almindelige danskere prøve grundlovmæssigheden af tiltrædelsen af Maastricht-traktaten (i Lissabontraktaten fra 2013 sagsøgte 28 danskere stats- og udenrigsministeren for at tiltræde Lissabontraktaten uden om grundlovens § 20). Selvom den danske regering i begge sager blev frikendt, er det opsigtsvækkende, at hvor danske domstole har været tilbageholdende med at udfordre den *danske lovgivningsmagt* og prædiker ’tilbageholdenhed’, når det kommer til finmasket domstolsprøvelse af national lovgivning, har højesterets nye ’fremskudte rolle’ i højere grad handlet om i stedet at

⁶³ Se fx Jens Peter Christensen i Jens Peter Christensen, John Erichsen & Ditlev Tamm: Højesteret, 2015 s. 11-53; Se også Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 211-311.

⁶⁴ Bruce Ackerman, ‘Three Paths to Constitutionalism – and the Crisis of the European Union’, British Journal of Politics, Vol. 45(4), 2015 s. 705-714.

⁶⁵ Martin Shapiro & Alec Stone Sweet: On Law, Politics and Judicialization, 2002.

⁶⁶ Se J.H.H. Weiler & Marlene Wind (red.): European Constitutionalism beyond the State, 2003.

⁶⁷ Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 300.

udfordre EU-retten ved dels at give almindelige borgere adgang til at prøve regeringstiltrædelse af EU-traktater, dels selv at udfordre den, som det skete i Ajos-sagen⁶⁸. Som højesteretsdommer (nu præsident) Jens Peter Christensen slog fast i bogen 'Højesteret', er der efter Maastricht⁶⁹-, Lissabon⁷⁰- og man kunne vel netop tilføje Ajos-dommen fra 2016, ingen tvivl om, at Højesteret har følt et behov for at markere sin plads i retshierarkiet og understrege, at danske domstole ikke kan fratages adgangen til at prøve spørgsmål om, hvorvidt for megen suverænitet er overladt ved tiltrædelse af en EU-traktat eller dom, eller om en EU-retsakt overskrider grænserne for den suverænitetsoverladelse, der er sket.

"Højesteret har således med Maastricht-dommen og Lissabon-dommen fastslået, at Danmarks Riges Grundlov står over EU-retten"⁷¹.

I nyere forskningslitteratur beskrives en sådan position hvor en national højeste domstol, insisterer på sin egen forrang' for 'legal Euroscepticism', hvor '... the most notable target is the principle of primacy'⁷².

Jens Peter Christensen understreger netop, at Højesterets nye rolle som vogter af EU-udviklingen netop ikke (som Pontoppidan forventede) har forplantet sig til en lyst til også at sætte grænser for Folketinget. Når det kommer til den nationale politik, påtænker Højesteret stadig at holde sig pænt på måtten må man forstå. Han understreger således, at 'det ikke i nyere højesteretsdomme, hvor grundlovsspørgsmål har været berørt, er let at få øje på nogen tendens hos Højesteret til en ny og friere eller anderledes grundlovsfortolkning'⁷³, selvom han dog på den anden side mener, at 'Højesteret gennem de seneste årtier definitivt [er] kommet ud af provisorietidens og forfatningskampens skygge'⁷⁴.

⁶⁸ UfR 2017.824 H.

Højesterets Ajos-dom var både principiel, kontroversiel og et godt eksempel på, at domme netop også er politiske i den bredeste forståelse af ordet. "Dommen kan have betydning for alle retsområder, der helt eller delvist er EU-reguleret – betydningen er altså ikke alene afgrænset til ansættelsesretten. Den vil utvivlsomt blive benyttet af dem, der har et ønske om at begrænse EU-rettens påvirkning af dansk ret, og kan evt. tillige inspirere og få afsmittende effekt i andre EU-lande", som Jacob Sand fra Gorissen & Federspiel har formuleret det.

<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=420844d3-b799-4617-bc7e-7e9b096f135c>

⁶⁹ U 1998.8000 H

⁷⁰ U 2012.145 H

⁷¹ Jens Peter Christensen i John Erichsen, Jens Peter Christensen & Ditlev Tamm (red.): Højesteret, 2015 s. 49-50.

⁷² Pablo Castillo-Ortiz, 'Legal Euroscepticism', Journal of Common Market Studies, forthcoming.

⁷³ Jens Peter Christensen i Per Magid, Torben Melchior, Jon Stockholm og Ditlev Tamm (red.): Højesteret – 350 år, 2011 s. 256-257.

⁷⁴ Ibid. s. 300.

Opsummerende kan man sige, at når Højesteret er blevet mere 'fremskudt', er det altså i forhold til at prøve vores europæiske tilhørsforhold og ikke i forhold til at sætte en grænse for folketingets magt. Det ligger fint i forlængelse af den tredje bølge af 'anti-konstitutionalismen', som vi var inde på ovenfor, og som vi i disse år ser flere steder i Europa, men også uden for kontinentet. I forhold til EU-traktaterne og den almindelige EU-ret lægger Højesteret sig eksplicit op af den tyske forfatningsdomstol⁷⁵, men måske også i indirekte forlængelse af de polske og ungarske domstole, som de seneste 5-10 år mere eksplicit og konfronterende har insisteret på egne grundloves overhøjhed. Tager man Ajos-dommen med i betragtning – en dom, hvor 'Højesteret for første gang sagde fra over for EU'⁷⁶ – kan man måske argumentere for, at Danmark i disse år – juridisk – bidrager til at så tvivl om EU's 60-årige minutiøst opbyggede retsorden. Hvorvidt Danmark dermed er i gang med at slå ind på en mere identitær⁷⁷ vej, hvor man ligefrem kan tale om en 'abuse of constitutional identity'⁷⁸, som vi ser i Polen og Ungarn i disse år, er dog nok at gå for langt, selvom det givetvis er en udvikling, mange vil holde et vågent øje med.

5. Konklusion

Der er en endog meget tæt forbindelse mellem den måde, Danmark blev demokrati på, og den måde, magtens gerne har forholdt sig til hinanden på op til i dag. Selvom man med grundloven fik en magtdeling, har vi ikke i Danmark set et behov for en magtbalancering med fokus på domstolsbeskyttelse af det enkelte individ, som kendes fra konstitutionelle demokratier. At magtens tre grene har til huse i samme bygning, og at det aldrig har været genstand for nogen form for debat i den danske offentlighed, siger meget om, hvor nedgroet vores flertalsdemokratiske tradition er. Når det kommer til EU-retten, står grundloven (og Højesteret som dens fortolker) øverst, må man tro – ligesom det, når det kommer til danske politikeres lovgivningssuverænitet, stadig er 'ingen over eller ved siden af Folketinget' (med Tvind-dommen som enkeltstående undtagelse). Spørgsmålet er naturligvis om den internationale udvikling med en mere finmasket

⁷⁵ Ibid s. 49.

⁷⁶ *Rass Holdgaard, Daniella Elkan & Gustav Krohn Schaldemose*, 'Højesteret har sagt fra overfor EU-domstolen', Advokaten, 2017; Se også Ulla Neergaard & Karsten Ensig Sørensen i en kommentar til spørgsmålet om den danske Ajos-sag udgør samme udfordring af EU-rettens forrang som den polske forfatningsdomstols meget kontroversielle afgørelse i (K 3/21): *Neergaard & Sørensen*, 'Comparing Apples and Oranges: The Danish Ajos Case in Light of the Polish Judgment in K 3/21 and the German Ruling in Weiss', EU Law Live, 2021.

⁷⁷ *Marlene Wind*, 'The Backlash to European Constitutionalism: Why we should not embrace the identitarian counter wave', *Revue Européenne du Droit*, No. 3, 2021 s. 48-51.

⁷⁸ *Julian Scholtes*, 'Absusing Constitutional Identity', *German Law Journal*, Vol. 22(4), 2022 s. 534-556.

menneskeretsbeskyttelse, EU-rettens sigende betydning samt de seneste års nationale skandalesager, hvor Folketinget ikke har kunnet sætte grænser for egen magt, vil få os til at genoverveje, om det nu også er denne model, der bedst sikrer retsstaten og den enkelte borgers retsbeskyttelse? Ovenstående forfattere vil nok sige nej, men meget tyder på, at det ikke er den vej, vinden blæser i øjeblikket. Snarere end at tage et opgør med flertalsdemokratiet, tyder meget på, at vi i Danmark er på vej i en endnu mere suverænistisk retning. Dels fordi arven fra enevælden stadig gennemtrænger samfundet i en grad, vi ikke hidtil har erkendt, men vel også fordi vi med en af Europas ældste og ureformerede grundlove stadig ser suverænitet som et nulsumsspil når det kommer til internationalt samarbejde. Der er trods alt dette i bagagen ikke i øjeblikket stor opbakning til en grundlovsændring, der trækker os i en mere individorienteret konstitutionel retning. Der er måske snarere tale om det modsatte, at Danmark her ved 50-året for indtrædelsen i EF må erkende, at nok kom vi 'for sent' til den første og delvis også anden konstitutionelle bølge, men at vi til gengæld hele tiden har været klar til den identitære anti-konstitutionalisme, som Lustig og Weiler forvarsler.

7/1/2024

DET TREDJE RØR BØR IKKE FRAVÆLGES SOM MULIGHED

af Anders Wested, tlf. 20489503

En negativ forrentning på det østlige alternativ med ekstra rør nær Limfjordstunnelen var årsagen til, at et lille flertal i Aalborg Byråd 2011 tippede til at anbefale Egholm-linjen. Herefter rullede snebolden den vej, fordi uenighed blev anset for et større problem end valg af det forkerte projekt.

Men noget tyder på, at anlægsprisen på den østlige model var *pustet kunstigt op* – og at dette var årsagen til den lave forrentning. Det virker f.eks. ikke let at forstå, at prisen skulle stige fra 1,8 mia. ved VVM 2006 til hele 5,4 mia. ved 2011.

Vejdirektoratet havde ved VVM 2011 lavet en model for den østlige linjeføring med to ekstra tunnelrør, altså hele 12 motorvejsspor under Fjorden. Dette krævede en kæmpe udfletning syd for fjorden og ekspropriation af et helt erhvervsområde. Vejdirektoratet fastholdt, at en så stor model var nødvendig.

I debatten, der fulgte, og som gav sig udslag i høringssvar til VVM 2011, mente særdeles mange, at man kunne nøjes med et enkelt rør under Fjorden, hvorefter retningen i det midterste kunne vendes i takt med myldretiden. Det gav 9 motorvejsspor under Fjorden eller med andre ord 6 spor i myldretidsretningen og 3 spor i modsat retning.

Der forelå to modeller til dette ved høringen, en fra foreningen Den Bedste Vej og en fra lektor, civilingeniør Anker Lohmann-Hansen. Den første model blev anbefalet af Borgerbevægelsen, hvorfor det var den, som Vejdirektoratet valgte at undersøge. Desværre havde denne model nogle skavanker, der gjorde at den blev forkastet. I stedet lavede Vejdirektoratet selv en model med tre tunnelrør, som kunne fungere rent vejteknisk, men som de beregnede ville koste næsten det samme som modellen med 12 spor. Der blev kun sparet 0,7 mia. ud af en pris på 5,4 mia. Dette tal virker særdeles lavt, men på den baggrund mente Vejdirektoratet altså at kunne fraråde en østlig løsning.

Anker Lohmann-Hansens model med et enkelt ekstra rør så man ikke nærmere på, hvilket vi er mange, der har efterlyst lige siden VVM 2011, se forslaget på www.en-3-limfjordsforbindelse.dk. Desuden har vi siden 2021 efterlyst en beregning af forslaget om at en frakørsel allerede i Nørresundby mod Aalborg City som foreslået af professor, leder af DTU Transport Otto Anker Nielsen, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/3.

Anker Lohmann-Hansens model er meget slankere end de to modeller for henholdsvis 1 og 2 ekstra rør, der fremkom ved VVM 2011. Man kan se på figuren nederst i dette skrift, hvordan man undgår at ekspropriere hele den ene side af Mineralvej. Denne ekspropriation var muligvis årsagen til den voldsomme fordyrelse?

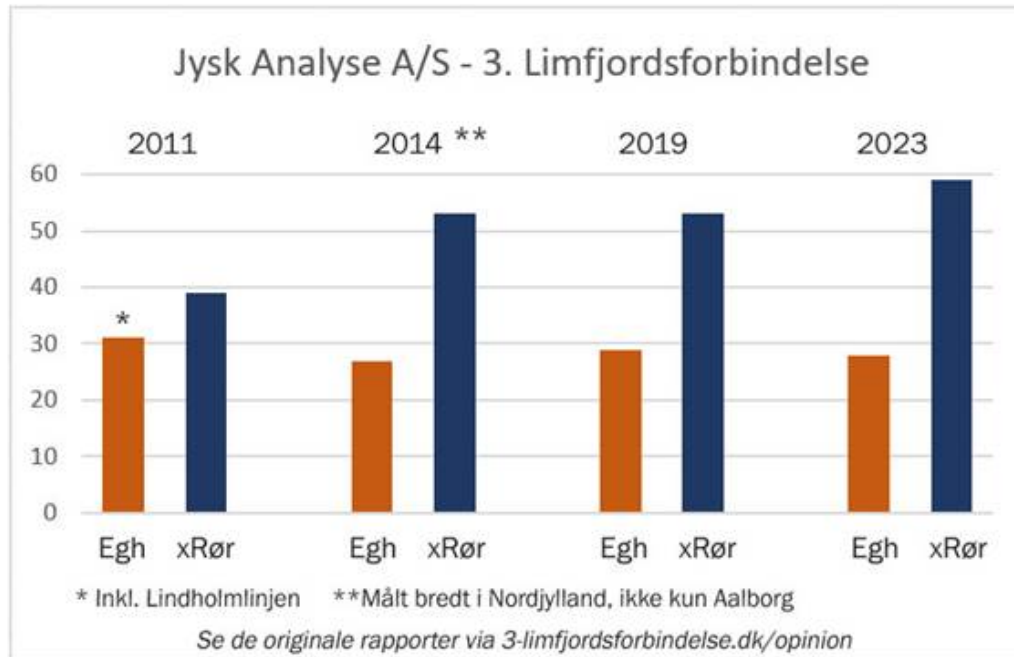
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et ekstra kørespor i hver retning omkring Aalborg. Det havde Anker Lohmann-Hansen og (senere) Otto Anker Nielsen gjort i deres modeller. Med en ekstra kørebane langs Nørresundby samt en ny motortrafikvej fra Vadum, vil de desuden løse problemet i det nordlige Nørresundby, hvor sammenfletningen mellem E45 og E39 giver daglige køer.

I dag er situationen, at der er for lille kapacitet ved Limfjordstunnelen, hvis ikke denne bliver udvidet, uanset om man bygger en motorvej vest om Aalborg. Den tidligere virkelighed er blevet vendt på hovedet – en udvidelse af E45 er den bedste sikring mod køer – især mod Østvendssysel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

Anker Lohmann-Hansen har beregnet, at hans model koster ca. 4,5 mia. kr. Ca. det samme har professor Otto Anker Nielsen beregnet, at hans model vil koste. Og dette er inklusive udvidelse af E45, stikveje mod City Syd og Vadum. Denne beregning blev foretaget, mens Egholmforbindelsen i kraft af inflationen var steget til ca. 7 mia. kr. i pris. Der er ingen ny beregning fra Vejdirektoratet hverken vedrørende pris eller effekt eller resulterende forrentning for en østlig løsning (E45).

Et meget stort flertal af Aalborgenserne foretrækker en model med ekstra rør nær den nuværende tunnel:

Opinionsundersøgelser foretrækkes via Egholm ell. xRør?



Der er derfor god grund til at undersøge denne løsning bedre. Men stærke politiske kræfter har hidtil lykkedes med at forhindre dette. Da VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse var forældet i 2019, drog Aalborgs borgmester Thomas Kastrup-Larsen til Christiansborg med en gave på 2,5 mio. kommunale kroner til transportminister Ole Birk Olesen - til brug for en ny VVM, som kun måtte indeholde vurdering af den vestlige løsning. Det blev accepteret, og klausulen fremgik af et såkaldt kommissorium. Politikerne har altså ikke bakket op om befolkningens åbenlyse ønsker, det gælder hverken lokalt eller på Christiansborg.

Én ting er anlægsomkostningen, en anden de indtægter, der hører til i regnskabet for et motorvejsanlægs rentabilitet. Hvad angår indtægterne, er trafikantgevinster afgørende. I 2011 befandt man sig langt fra en situation, hvor der var daglig kø ved Limfjordstunnelen. Gevinsten ved anlæg af en ny Limfjordsforbindelse lå derfor primært i, at der blev oprettet en genvej vest om Aalborg mod Aabybro-området. I 2020'erne er de daglige myldretidskøer en realitet, og vi ser nu frem for en lang periode, hvor disse vil blive stadig større. Hovedgevinsten ved en 3. Limfjordsforbindelse opnås derfor ved at få opløst disse køer på E45. Og dette vil begge linjeføringer kunne bidrage til.

Sammenligner vi med regnestykket fra 2011, er der altså både lavere anlægsudgifter til en østlig løsning og nu også store trafikantbesparelser, hvor de før var minimale. Der er brug for en computerkørsel for at vurdere, om ikke en østlig løsning er at foretrække – baseret på dagens trafikmængde og dagens computerprogrammer (Grøn mobilitetsmodel).

En sådan computerkørsel bør man foretage for at undgå en fejlinvestering på op mod 8 mia. kr. til en motorvej via Egholm. Dette er ikke mindst relevant at undersøge i lyset af, at den samfundsøkonomiske gevinst ved Egholmforbindelsen er væltet ned fra ca. 5,5 mia. kr. til ca. 0,5 mia. kr. mellem de sidste to VVM-rapporter.

Når resultatet foreligger, skal man medtænke, at en vestlig Limfjordsforbindelse har en masse negative eksterne effekter, der ikke normalt prissættes men - hvis de blev det – ville give især den vestlige løsning et mere negativt resultat. F.eks. påvirkning af natur, sjældne dyr, støj, asbest, drikkevand. De eksterne effekter skal tænkes med! Meget tyder på, at resultatet vil blive langt bedre for en østlig model som foreslået af Anker Lohmann-Hansen eller Otto Anker Nielsen.

Dertil kommer, at byen undgår den splid, der er mellem det politiske niveau og befolkningen og den negative følelse i forhold til det lokale demokrati og sammenhængskraft, det medfører, især den dag byggeriet begynder i alle de vestlige naturområder. Dette vil ikke gavne en by som Aalborg.

NB: Vejdirektoratet omtaler også emnet "robusthed i systemet", som kan øges med to forbindelser. Hertil må svaret være, at de mange uheld er et problem, men at disse er koncentreret ved sammenfletningen nord fra i Nørresundby og ved Limfjordstunnelen hvor langsom trafik fra Aalborg ankommer i overhalingsbanen på E45 og skal flette i tunnelen for at komme fra i Nørresundby. Disse to problemer løser man med Anker Lohmann-Hansens og Otto Anker Nielsens modeller. Det er bedre at forebygge uheld end at satse på helbredelse. En forøgelse af antallet af kørespor på E45 vil også forebygge uheld. Uheld og andre hændelser, der sætter trafikken i stå, forekommer over alt på motorvejsnettet, men derfor bygger man jo ikke parallelle motorveje. Dertil kommer, at et ekstra rør jo vil være en mulig omvejskørsel ved problemer i et andet rør.

NB2: Vejdirektoratet skriver også, at trafikafviklingen vil være begrænset af tilslutningsanlæggene til E45. Der tænkes vel, at en fordeling på to motorveje vil være en fordel. Hertil må man bemærke, at der kun trækkes trafik fra det vestligste Hasseris og vestligste Lindholm i retning mod en Egholm-motorvej, hvilket fremgår af Vejdirektoratets kort over trafikale effekter. Forskellen vil ikke være stor.

Herefter følger nogle af sagens dokumenter:

FRA VEJDIREKTORATETS NOTAT TIL VVM-HØRINGEN 2011:

"Foreningen "Den Bedste Vej" er stiftet af en gruppe borgere. Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

1. ...
2. ...
3. *VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget "Den Bedste Vej".*

*Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter, og de er kommenteret i afsnit 4.2. Foreningen har skitseret et alternativt forslag til en østlig forbindelse – kaldet "Den Bedste Vej" – som efter foreningens vurdering kan afvikle den fremtidige trafik på E45 og samtidig tilgodese den fremtidige udvikling både i Aalborg og i hele Nordjylland. Forslaget kan efter foreningens vurdering etableres for ca. **2,5 mia. kr.***

Forslaget "Den Bedste Vej" omfatter 2 hovedetaper. Etape 1 - med forbedret adgang til City Syd m.m. - omfatter en mindre udbygning af E45 syd for Limfjorden, en ny frakørsel til City Syd/Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, Intelligent trafikstyring (ITS) på Høvejen og på Sønderbro/Østre Allé samt ekstra støjværn m.m. på E45. Etape 2 - benævnt Elbtunnelløsningen - omfatter etablering af en østligere

tunnel end forudsat i VVM-redegørelsen, med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det nuværende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør samt ændret udformning af Mariendalsmølle Indføringen.

Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske vurderinger af forslaget "Den Bedste Vej". Vejdirektoratet har endvidere anmodet Aalborg Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning om en udtalelse vedrørende forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker til forslaget bl.a., at der ved valg af Østforbindelsen som løsning for en 3. Limfjordsforbindelse skal tilvejebringes en løsning, der er **robust i forhold til trafikvæksten** og i forhold til hændelser på vejnettet. Det anses for tvivlsomt, om forslaget "Den Bedste Vej" kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik. Forvaltningen bemærker endvidere, at det af hensyn til trafikafviklingen er vigtigt, at der bibeholdes en lokal og regional forbindelse til Nørresundby fra E45 via **Nørresundbygrenen**.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen en række bemærkninger til de foreslåede om- og udbygninger af det kommunale vejnet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den **kapacitetsmæssige restlevetid for tunnelloøsningerne vurderes at være ca. 6-9 år efter 2020**.

Vejdirektoratet anser på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en skitse-mæssig optegning af den foreslåede løsning, ud fra gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder for motorvejsanlæg, og på den baggrund udarbejdet et anlægsoverslag for løsningen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at motorvejs- og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skal have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag "Den Bedste Vej".

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at der som i VVM-redegørelse vil være behov for at **udbygge E45** fra 4 til 6 spor mellem Sønderbro Indføringen og Øster Uttrup Vej, og fra 6 til 8 spor nord for Limfjorden, op til Motorvejskryds Vendsyssel. Vejdirektoratet skal til det skitserede forslag endvidere bemærke, at en forlængning af Mineralvej mod øst vil blive placeret meget tæt ved Rørdal Kirke. Vejdirektoratet vurderer, at de samlede anlægsudgifter til en løsning med et tunnelrør til reversibel trafik og udbygning af E45 i 2011-priser vil være i størrelsesordenen ca. **4,7 mia. kr.** Til sammenligning er de samlede anlægsudgifter til den i VVM-redegørelsen beskrevne Østforbindelse med en ny paralleltunnel med 2x3 spor opgjort til ca. **5,4 mia. kr.**

Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget "Den Bedste Vej" ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning grundet den begrænsede restkapacitet, og at forslaget er meget dyrere end anslået af forslagsstillerne. Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse."

FRA HØRINGSNOTAT 2021:

"Alternativer til Egholmlinjen"

I et stort antal hørings svar ønskes det, at der undersøges en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen, som efter mange borgeres mening vil løse de nuværende og forventede kommende trængselsproblemer. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse. Flere mener i forlængelse heraf, at nye boligområder både nord og syd for fjorden vil medføre øget trafik, som med fordel kan føres via en udvidelse af den

eksisterende forbindelse fremfor yderligere at belaste trafikåre på tværs af Aalborg. På baggrund heraf efterspørger flere borgere en særlig VVM-undersøgelse for en østlig forbindelse, og mange udtrykker utilfredshed med, at den opdaterede VVM-undersøgelse ikke inkluderer en østlig forbindelse.

...

Vejdirektoratets bemærkninger

En nærmere vurdering af såvel nye vejprojekter som kollektive alternativer ligger uden for Vejdirektoratets kommissorium for en opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Det gælder ligeledes forslaget om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen. Hvad angår sidstnævnte, så blev der i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse i 2011 fremsendt et borgerforslag kaldet 'Den Bedste Vej'. Det var tænkt som et billigt alternativ til Vejdirektoratets forslag til udbygning af E45 (som i VVM-undersøgelsen blev kaldt Østforbindelsen).

Hovedelementet i 'Den Bedste Vej' - benævnt Elbtunnelløsningen - omfattede etablering af en østligere tunnel end forudsat i VVM-undersøgelsen med 3 spor til nordkørende trafik, indretning af det eksisterende nordgående (østlige) tunnelrør til reversibel trafik, korte overledningsstrækninger mellem det fremtidige midterrør og henholdsvis det østlige og det vestlige tunnelrør.

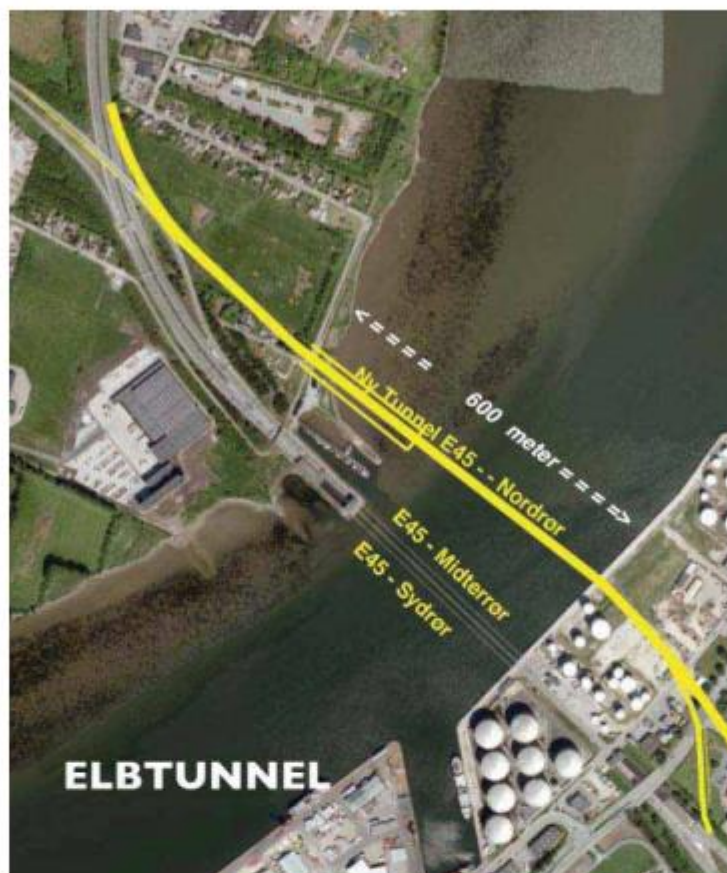
Vejdirektoratet foretog en skitse-mæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelloøsning ville være ca. 6-9 år efter 2020. Vejdirektoratet anså på den baggrund løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en begrænset restkapacitet. Med andre ord vurderede Vejdirektoratet, at forslaget ikke var en tilstrækkelig fremtidssikret løsning.

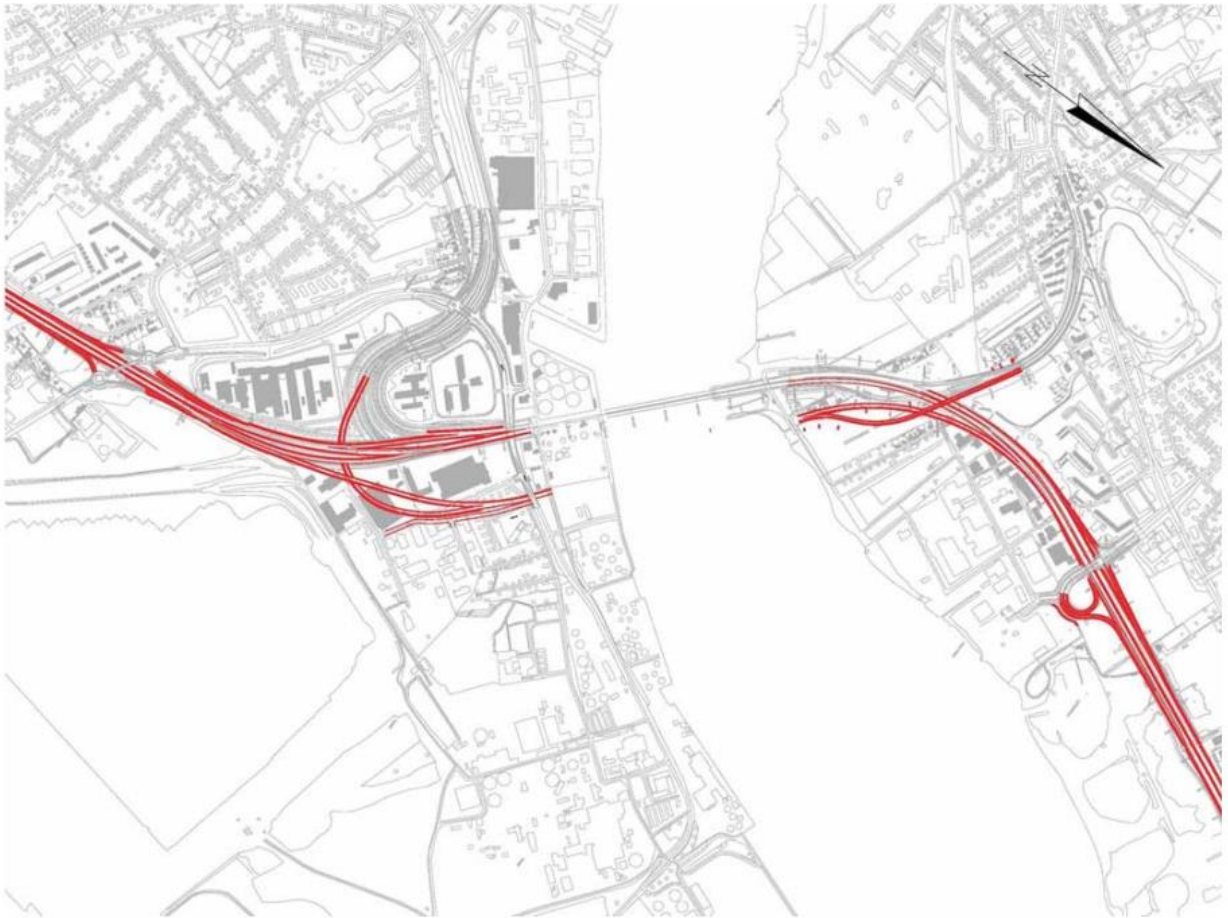
Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet fastholdt på den baggrund vurderingen af, at der ville være behov for at udbygge E45 med ekstra spor både syd og nord for Limfjorden.

Det er endvidere blevet endnu tydeligere end i 2011-undersøgelsen, at bedre fremkommelighed forudsætter en udbygning af hele korridoren omkring Aalborg, idet Limfjordstunnelen ikke er eneste begrænsende faktor for trafikafviklingen. Trafikafviklingen i korridoren er i høj grad begrænset ved **sammenfletning af E39 og E45 ved motorvejskryds Vendsyssel** samt af de øvrige E45-tilslutningsanlægs indflettende trafikstrømme."

Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnelen



Efterfølgende skitse er medtaget bagest i VVM 2011 høringsnotatet uden titel, men dette er sandsynligvis Vejdirektoratets skitse til løsning med et enkelt rør.



Forslaget med 12 kørespor under Fjorden som indgår i VVM 2011.



Blå linje viser det slanke forslag fra Anker Lohmann-Hansen, som vi uden held har efterlyst at få undersøgt siden 2012.

Bag dette med hvid baggrund Vejdirektoratets version med 12 motorvejsspor under Fjorden og stor ekspropriation af industriområde.



Marlene Wind. Professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet.

Ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og har studeret det danske demokrati i over 20 år.

Podcastserie om det danske demokrati. 25 episoder med 10 professorer, eksperter og fagfolk. Herunder 3 podcast med Marlene Wind om det danske Magtens tredeling. Retsstatens og borgernes risici og sikkerhed. Høres her: [Stemman Podcast](https://app.stemman.dk/demokrati) / <https://app.stemman.dk/demokrati>

I denne podcast fortæller Marlene Wind om magtens tredeling. Og om de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgernes deres retssikkerhed, og hvordan vores demokrati kan ødelægges indefra ogelt på demokratis vis.

Mens resten af Europa lærte af 2. verdenskrig, så fik krigen og dens rædsler ikke Danmark til at ændre demokrati-opfattelse.

Dertil kommer, at der tilsyneladende er en udbredt uvilje mod at tage en retsstats diskussion i Danmark. Også selvom fx forringelse af offentlighedsloven blandt andet et meget godt eksempel på, at staten sorterer i, hvad vi som borgere skal vide noget om.

I forhold til EU er det fx meget uforståeligt, hvor meget staten har gjort det umuligt for borgerne at få indsigt i statens beslutninger.

Endelig advarer Marlene Wind imod en retorik, hvor man skaber frygt hos befolkningen. Hun finder det meget, meget skræmmende, når politikere begynder at bruge frygten som et våben til at lave tiltag.

Under Corona var der enkelte, der begyndte at sætte spørgsmålstejn ved den altfavnende stat og statsminister, som stillede sig op på nationalt tv og gjorde folk rigtig, rigtig bange og tog deres frihedsrettigheder fra dem. En debat der tilsyneladende hurtigt bliver slået ned.

Imidlertid finders der allerede i dag demokratier inden for EU's grænser, som bruger de demokratiske institutioner til at underminere demokratiet selv. Marlene Wind ser også tegn på, at det sker i Danmark.

Derfor er det nødvendigt at have nogle helt andre måder at håndtere konflikter på, og hvor man er meget mere obs på at være vagthund og kritisk overfor det siddende flertal, mener hun.

En forfatningsdomstol i lighed med den fx Tyskland har, kan fungere som en uvildig modvægt til statsmagten, og som beskytter borgerne mod overgreb.

Marlene Wind henviser i podcasten til sin artikel, som hun har skrevet sammen med professor og historiker Tim Knudsen "Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europarettet", som indgår i borgen: Danmark og EU gennem 50 år – der er udkommet på forlaget DJØF.



Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Dette høringssvar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

7. januar 2024

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

”Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17.”

”Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.”...

”Det foreslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.”

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

”Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.”
(Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

”Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2.”

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

”at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovebekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen.”

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

”Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.” (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

”Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet.” (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnå indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

"aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt."

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

"for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form."

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

"Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54."

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:

"Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013."

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen *"hurtigst muligt"*.

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

"det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag."

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelen.

”I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden.”

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

”Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen” (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for ”Høvejen” til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til ”City Syd”.

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

”vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (...)” (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

”reducere CO₂-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.



Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen

Offentlighedsrådgiver,

fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og

forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole

Kritik: Egholm-projektets lovovertrædelser og myndighedsmisbrug er brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Helt konkret er beslutningen om at lave undtagelser for at anlægge en motorvej over Egholm ulovlig. Begrundelsen om, at der ikke findes fuldgældige alternativer, er usande. Forsøg på at anlægge en motorvej over Egholm er en alvorlig krænkelse af EU's habitatdirektiv, som Danmark er forpligtet til at følge.

Der findes fuldgældige alternativer til projektet, som ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt eller taget i betragtning. At ignorere disse alternativer og fortsætte med et projekt, der indebærer store miljømæssige konsekvenser, herunder ødelæggelse af drikkevandsressourcer og levesteder for rødlistede Bilag IV-arter, er uansvarligt og i direkte modstrid med EU's naturbeskyttelseslove.

Derudover har projektet en bekymrende indvirkning på folkesundheden, idet projektet vil udsætte op til 26.000 borgere for sundhedsskadelig støj. Denne potentielle sundhedsrisiko synes at være nedtonet i de offentlige diskussioner og rapporter.

Endelig er der alvorlige problemer med den demokratiske proces og offentlig inddragelse. Myndighedernes hastværk i forbindelse med høringsprocessen, hvor berørte myndigheder og borgere kun får 19 dage hen over en højtid som julen til at gennemgå og kommentere på en omfattende rapport på 1811 sider, er ikke i tråd med principperne for åben og retfærdig offentlig inddragelse.

Den korte frist for offentlig høring og den overvældende mængde af dokumentation, der skal gennemgås, synes at være en bevidst strategi for at minimere kritik og inddragelse. Dette er ikke blot uetisk, men direkte i modstrid med principperne om åben og retfærdig demokratisk inddragelse.

En sådan fremgangsmåde er et klart tegn på myndighedsmisbrug, hvor magten anvendes til at fremme en bestemt dagsorden på bekostning af offentlighedens interesser og rettigheder.

I Egholm-motorvejssagen synes beslutningstagernes flertal at have misbrugt sin magtposition til at fremme et projekt, der er fyldt med kontroverser og potentielle overtrædelser af både national og EU-lovgivning. Denne fremfærd er ikke blot et spørgsmål om lovlighed, men også om moral og etik. Når flertallet ignorerer legitim kritik og afviser alternative løsninger, udøves magt ikke længere til folkets bedste, men snarere til fordel for en snæver politisk interesse.

Det er bekymrende, at politikerne synes at overse eller ignorerer vigtige miljømæssige og juridiske aspekter i deres beslutninger, når de fremmer et projekt, der overtræder EU's Habitatsdirektiv, tilsidesætter fakta, miljøpåvirkninger og ignorerer bæredygtige alternativer. På den måde misbruger politikerne deres myndighed og folkets tillid. Dette er et klart eksempel på, hvordan politiske agendaer kan trumfe faglig ekspertise og offentlige interesser.

Demokrati bygger på principper om åbenhed, ansvarlighed og retssikkerhed. Politikernes rolle er ikke blot at træffe beslutninger, men at sikre, at disse beslutninger respekterer borgernes

rettigheder, miljøet og den offentlige sundhed. I et sundt demokrati skal beslutningstagere lytte til og inddrage borgerne, især i spørgsmål, der påvirker deres daglige liv og fremtid. At underminere denne proces skaber en kløft mellem borgere og de myndigheder, der er sat til at tjene dem.

Den manglende inddragelse af Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder, samt den begrænsede offentlige inddragelse, rejser alvorlige spørgsmål om projektets gennemsigtighed og lovlighed. Det forekommer at være et klart brud på demokratiske normer og principper om politisk ansvarlighed.

Det er afgørende, at vi i beslutningsprocesser vægter miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske overvejelser lige så højt som økonomiske og udviklingsmæssige argumenter. Udvikling bør ikke ske på bekostning af miljøet, folkesundheden, og loven.

De berørte mennesker og dyr har krav på en omvurdering af projektet med fuld hensyntagen til dets miljømæssige, sundhedsmæssige og juridiske implikationer og en mere inkluderende og gennemsigtig beslutningsproces.

Marlene Wind, professor i statskundskab, leder af Center for Europæisk Politik ved Institut for Statskundskab ved Københavns Universitet og ekspert i domstole, forfatninger, EU, demokrati-teori og det danske demokrati advarer netop om flertalsvælde og de skred, der er ved at ske med retsstaten, som koster borgerne vores retssikkerhed. Læs til podcast her:

<https://app.stemman.dk/demokrati>

Eller læs: [Det danske flertalsdemokrati og mødet med Europareetten](#)

Et eksempel på at magtvælde søges gennemtrumfet omkring den 3. Limfjordsforbindelse illustrerer Oluf Jørgensen, Offentlighedsrådgiver, fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og forskningschef i medie-jura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole i sit høringssvar vedr. Egholmmotorvejen (vedhæftet).

Heri beskrives hvordan forslag til anlægsloven reducerer borgernes retssikkerhed betydeligt, tilsidesætter beskyttelsesregler, ophæver klagegang, centrerer magten hos anlægsmyndighederne, eliminerer offentlig høring og aktindsigt, og fuldstændig underminerer principperne om funktionsadskillelse og kan føre til habilitetskonflikter underbygget af en uforståelig modvilje til at undersøge alternativer, der i højere grad beskytter miljø og mennesker.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: dyssen15@gmail.com (dyssen15@gmail.com)
Titel: 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 08:49

Kære rette vedkommende,

En 3. limfjordsforbindelse er (udover at være unødvendig) ufornuftig og uforsvarlig af rigtig mange miljømæssige og kulturelle årsager, som allerede er oplistet meget fint flere steder, som her:

- Miljø m.m.: <https://nordjyske.dk/debat/her-er-24-argumenter-mod-en-motorvej-hen-over-egholm/b665d284-5958-42bc-b782-9c43ff6275da>
- Kultur: <https://www.information.dk/debat/2022/07/egholmforbindelsen-kun-klimamaessig-ogsaa-kulturel-katastrofe>

Mit håb som borger er, at man vil handle tidssvarende og forsvarligt i sagen og skrinlægge projektet.

Med venlig hilsen,
Annemette Wodschow Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bergmann Villadsen (trine.19@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. anlægslov, Egholmmotorvejen
Sendt: 08-01-2024 07:42

Jeg, Trine Bergmann Villadsen, fremsætter hermed mine indsigelser mod udkastet til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Lovforslaget omhandler oprettelsen af 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. Jeg er særligt bekymret over undladelsen af brugbare alternativer til Egholmforbindelsen og de negative konsekvenser for det nærliggende Natura 2000-område, herunder oddernes leveområder og drikkevandsboringer i området. Dispensationen til at jage oddere væk er ikke blot bekymrende, men også etisk uacceptabelt.

Det er dybt uforståeligt for flertallet af borgerne/vælgerne i Aalborg og Nordjylland generelt, at Staten/Trafikministeren foreslår et motorvejstracé, der dokumenterbart er ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel. Adskillige 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.

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 den 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.

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 påvirke 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.

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 imod. 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. Jeg er klar over, at 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.

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.

Jeg er klar over, 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 Fødevarerklagenævnet samt EU.

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. Jeg er en af 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.

Med venlig hilsen

Trine Bergmann Villadsen
Borger i Aalborg Kommune
Løgstikkervej 25, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Marie Haslev (ida.marie.haslev@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 07:24
Bilag: GeoHav, Høringssvar - Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger.pdf;

Til Transportministeren

Det giver ingen mening at anlægge en ny vej, der ikke vil have tilstrækkelig effekt på trafikken, som vil være en omvej for de fleste, som vil ødelægge et vigtigt økologisk område, ødelægge et vigtigt rekreativt område, og som størstedelen af lokalbefolkningen (dvs. de fremtidige brugere) er imod.

Dertil er de politiske processer, der ligger bag, stærkt kritisable.

Jeg refererer her et tidligere høringssvar, der gennemgår de politiske aspekt, og vedhæfter en grundig gennemgang fra tænketanken GeoHav.

Men mest af alt, kan jeg simpelthen ikke forstå, at politikere tilsyneladende ikke tager imod naturvidenskabeligt fakta. Hvorfor preller det sådan af på jer?

Gør det bedre.

mvh Ida

Det er komplet uforståeligt, at folketinget, transportministeriet og andre statslige - og i øvrigt også lokale - myndigheder på uansvarlig vis dumstædigt fremturer med et anlægsforslag, som et kæmpeflertal af borgere i Aalborg/Nordjylland er lodret 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 24%.

For mange år siden besluttede et i øvrigt splittet byråd i Aalborg Kommune desværre at bakke op om, at en 3. forbindelse skulle gå vest om Aalborg. Siden er byudviklingen rykket mod øst i form af udvidelse af havnen, nyt supersygehus, flere uddannelser, mange flere boliger og mange flere arbejdspladser. Men beslutningen om den vestlige linjeføring fastholdes - endda uden ønske om fornyet afvejning af alternativer.

Det er fuldkommen ubegribeligt - sådan helt objektivt set.

Det foreslåede Egholm-motorvejstracé er påviseligt ringere på alle parametre end et østligt tracé i form af en parallel-tunnel ved E45. 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.

Forslaget om en 3. Limfjordsforbindelse ved Hasseris/Egholm/Nørresundby rummer mange negative konsekvenser primært i form af skadelig støj, der rammer titusindvis af mennesker, samt andre negative konsekvenser omkring miljø, asbestforurening, CO2-udledning, natur, truede dyrearter, drikkevand, rekreation og byliv. Det er bivirkninger, som jeg ved er grundigt dokumenteret i andre indsigelser, hvorfor jeg vil udelade gentagelserne her.

Anlæggelse af en Egholm-forbindelse vil imidlertid 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.

Nærværende indsigelse baseres på, at forslaget om 3. Limfjordforbindelse dels bygger på mangelfuld planlægning – dvs. et dårligt, ufuldstændigt beslutningsgrundlag – og dels det forhold, at den gennemførte VVM-proces er behæftet med graverende retlige fejl. De to forhold hænger tilmed sammen.

DEN MANGELFULDE PLANLÆGNING beror primært på, at Staten (ved Vejdirektoratet) allerede ved fremlæggelsen af VVM-rapporten i 2011 fik projektet kørt fuldstændig af sporet. Det skete ved, at man ved behændigt trylleri fik gjort alternativet til Egholm-forbindelsen, nemlig udbygningen af tunnelforbindelsen ved E45, unødigt meget dyrere. Man fremlagde ud af det blå pludselig et helt nyt tunnelprojekt, hvor der skulle etableres hele to nye tunnelrør med i alt seks nye motorvejsspor. Altså en fordobling af kapaciteten af

den eksisterende E45-tunnel: Seks nye spor vil aflaste den eksisterende E45-tunnel 100%. Tre nye spor aflaster 50%. Egholmforbindelsen aflaster ifølge VVM-undersøgelsen kun 24%. Det er jo tal, der bør vække undren. Og fornyet aktion.

Trylleriet bestod i, at man aldrig tidligere havde diskuteret dette sekssporede, flotte og også meget mere omkostningskrævende projekt, idet man frem til 2011-forslaget alene havde drøftet et alternativ med eet nyt rør med tre spor. Men trylleriet gjorde jo, at Egholmforbindelsen i dette lys samlet blev fremstillet som et bedre alternativ. Efterfølgende har al planlægning ulykkeligvis drejet sig om denne forbindelse. Denne kæmpefejl – eller var det i virkeligheden en bevidst manipulation med befolkningen og politikerne? - tror jeg desværre, mange politikere har overset og/eller slet ikke ønsker at erindre. Og de folketingspolitikere, som i trafikforliget for nogle år siden har peget på Egholmforbindelsen, anerkender næppe noget som helst om dette. Hvorfra skulle de have deres viden, når der fifles med datagrundlaget?

Det kan dokumenteres, at der blev indsendt indsigelser mod dette udemokratiske trylleri allerede i 2011, men ingen ansvarlige har reageret herpå. Det er en kæmpefejl - en demokratisk skandale. Konsekvensen har været, at de "ansvarlige" politikere, ministerier og styrelser m.fl. efterfølgende har opereret på et mangelfuldt plangrundlag - måske ligefrem et manipuleret grundlag - idet der aldrig er blevet foretaget en reel VVM-vurdering af det østlige alternativ holdt op mod den foreslåede Egholm-linje. Det er her, det dumstædige aspekt træder frem.

Allerede ved VVM-processen i 2021 blev dette forhold – at der stadig mangler en opdateret VVM-undersøgelse af øst-forbindelsen med de tre spor – fremhævet i mange af de indsigelser, der blev indsendt, herunder min egen. Herved bryder man hele ideen med VVM-undersøgelser, hvor de reelle alternativer netop skal opvejes imod hinanden. Og så når vi frem til det forhold, som decideret er ulovligt, nemlig de retlige fejl, som er begået af Trafikministeriet/Vejdirektoratet i forbindelse med VVM og anlægslov.

DE RETLIGE FEJL. Miljøkonsekvensrapporten (VVM) oplyser, at der ikke er brugbare alternativer til Egholmlinjen. Det er som beskrevet ovenfor faktisk ikke noget, som nogen ved noget som helst om, al den stund at det aldrig er undersøgt korrekt. Møjsommeligt beskrives i materialet en række tidligere belyste alternativer, der alle fravælges. Vejdirektoratet oplyser dernæst i sin MKV-rapport, at motorvejen er samfundsmæssig nødvendig, og at der ikke findes brugbare alternativer. Dette er samtidig begrundelsen for at en række EU-miljødirektiver må fraviges, selvom projektet har væsentlige skadelige virkninger. Vejdirektoratet oplyser imidlertid 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 – og dygtigt udført trylleri.

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

EU's direktiv om strategisk miljøvurdering, som er det, der skal anvendes, når der prioriteres mellem flere mulige planer, er ALDRIG NOGENSINDE 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 korrekte juridiske sigte. Det er IKKE blevet vurderet, om de udgør et brugbart alternativ til Egholmlinjen. De er blot undersøgt med grove briller, og er 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. Dvs. usagligt.

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.

Det er nemt at forstå, at mange mennesker i og omkring Aalborg har mistet en stor del af tilliden til både folketing, planmyndigheder og ministerier, når det er så godt som umuligt, at få reel kritik af eksisterende planer og lovforslag taget alvorligt. Kritik fejles af banen med underlødige og ulovlige argumenter. Ses på beslutningsprocessen vedr. Egholmlinjen, er det i al fald ikke saglige og betænksomme hensyn, der har præget statens/regeringens fremdrift af projektet - hverken i forhold til miljøer, drikkevand eller støj.

Den lovstridige og udemokratiske tilgang er i samme ånd videreført med udmeldingen om en reduceret høringsfrist for såvel den aktuelle supplerende VVM og for lovforslaget. Trods flere henvendelser fra flere sider herom har Transportministeriet/Vejdirektoratet formelt afvist at give de 8 ugers høringsfrist, som loven foreskriver. Argumentet er noget i retning af, at ”ministeriet i så fald ikke kan nå at få lovforslaget fremlagt som forudsat i regeringens lovprogram”. Det er jo en fuldkommen uhørt, uanstændig, udemokratisk og tillige lovstridig argumentation.

Endelig er det retligt stærkt kritisabelt, at de statslige myndigheder konsekvent i både 2021 og 2023 nægter at inddrage det helt faktuelle forhold, at der siden det famøse trylleri i 2011 blandt andet er udbygget et helt nyt boligområde, Sofiendals Enge, med flere tusinde beboere tæt op af det fremlagte tracé-forslag. Herved undgår man behændigt blandt andet tage stilling til blandt andet de alvorlige støjgener, som disse beboere reelt vil blive udsat for. Man kan kritisere Aalborg Kommune for at lade private projektudviklere få lov til at udbygge dette område tæt op ad en måske kommende motorvej. Men sket er sket, og dette faktum blev også fremhævet ved VVM-indsigelser i 2021 – dog igen uden konsekvens for myndighedernes ageren i forhold til 2023-materialet. Myndighederne henholder sig øjensynligt til, at byggeri og planlægning realiseret efter 2014 ikke medtages i VVM-grundlaget. Det er ikke i orden.

Støjproblematikken er i øvrigt meget stedmoderligt behandlet i VVM. Det nuværende Egholm-alternativ er således for lavt sat i anlægsøkonomi, da man ikke indregner alle de støjreduktionstiltag, som er helt nødvendige for at man ikke vil få etableret et nyt støjhelvede omkring Aalborg / Nørresundby (og altså ikke bare ved Sofiendals Enge), som i forvejen er én af de mest støjplagede byer i Europa. Men yderligere omkostninger til projektet vil selvfølgelig blot reducere den i forvejen minimale samfundsmæssige forrentning yderligere, så her forstår man sagtens de ”dumstædiges” interesse i at bortlede opmærksomheden fra problemet.

En afsluttende bemærkning skal gælde forholdet omkring den øst-vest gående trafik (eller omvendt) både på Aalborg og Nørresundbysiden, særligt når der efter åbningen af en eventuel Egholmlinje opstår problemer i E45-tunellen. Det er et faktum, at Aalborg/Nørresundby lige siden åbningen af tunnelen for 50 år by-, trafik- og støjmessigt siden har tilrettet sig denne nord-sydgående korridor – på godt og ondt. På samme vis er det et konkret, men overset faktum, at det eksisterende byrafiknet vil få aldeles voldsomme problemer med at afvikle den nye tværgående trafik, der vil blive skabt ved ibrugtagning af en Egholm-forbindelse. Dette ville gælde allerede ved normal trafik, men ved trafikuheld mv. i E45-tunnelen vil der blive kaos på de almindelige små byveje, som aldrig har været tiltænkt denne form for trafik, og som heller ikke kan udbygges til at understøtte dette. Staten/Vejdirektoratet kan jo flot afveje dette aspekt ved at henvise til, at det er et lokalt, kommunalt problem, som Aalborg Kommune må løse. Men for det første har Aalborg Kommune slet ingen aktuel planlægning, der kan understøtte dette scenarie, og for det andet kan det eksisterende gadenet i praksis slet ikke opgraderes hertil.

Men for folk i Aalborg/Nørresundby er det jo et konkret trafikmæssigt og lokaløkonomisk problem, der vil blive påført, hvad enten det er staten eller kommunen, der har ansvaret. Dét er der ikke taget stilling til nogetsteds og det er en kæmpefejl.

Min opfordring er, at der fra politisk og myndighedsmæssig side erklæres en time-out, så de ovenfor påpegede problem kan afdækkes.

HØRINGSSVAR

07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson



GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø og fungerer i almenvellets interesse som autonom efterforskningsenhed.



Dette høringssvar er interaktivt, hvorved eksterne referencer er tilgængelige vha [således markerede hyperlinks](#) tilgængelige i fodnoter. Citater er fremhævet som *således*.

Dette høringssvar må deles frit i original og uredigeret form. Enhver deling af dette høringssvar i redigeret form kræver GeoHavs udtrykkelige skriftelige samtykke, i hvilket yderligere retningslinjer for korrekt deling vil fremgå.
GeoHav forbeholder sig retten til at tilbagekalde et sådan givent samtykke, såfremt benyttelsen heraf giver grund til misforståelser i forhold til faktuel korrekt kontekst, eller at delingen på anden vis er tilrettelagt for at skade GeoHavs ry og rygte.
Enhver deling af dette høringssvar på sociale medier forudsættes af, at Tænketanken GeoHav ikke blokeres fra at kunne følge, hvorledes høringssvaret benyttes og/eller debateres.

Kommentarer til udeladelse af sagsakter om opfyldninger

GeoHav finder, at vital viden om opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse bevidst er udeladt af også den tredje af Vejdirektoratets VVM-processer for Egholmlinjen som direkte konsekvens af Transportministeriets fravigelse af den på linie 20 - 29 benævnte faste praksis og vurdering, om at det ikke er *departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.*



07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

1 GeoHav har 5. januar 2024 modtaget 4.592 sider korrespondance mellem
2 Transportministeriet og Vejdirektoratet fra Transportministeriet som følge
3 af aktindsigt i *enhver korrespondance jf. notatpligt om 3. Limfjords-*
4 *forbindelse Egholmlinjen mellem Transportministeriet og Vejdirektoratet i*
5 *perioden 30. april 2021 til dato under inddragelse af samtlige tilhørende*
6 *bilag.*

7 Dette omfatter således korrespondancen ¹ mellem Transportministeriet og
8 Vejdirektoratet (*i perioden efter afslutningen af den offentlige høring af*
9 *Rambølls opdaterede VVM/miljøkonsekvensrapport for Egholmlinjen i foråret*
10 *2021*), hvilken ikke indeholder;

11 * en orientering til Vejdirektoratet om korrespondance ² mellem GeoHav
12 og Transportministeriet af 7. juni 2021 vedrørende sagsakterne under
13 journal S 1200-12 ³ samt S 1200-21, hvilke identificerer opfyldninger i
14 Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for under-
15 søgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse - korrespondance som
16 påviser, at Transportministeriet formentligt i 1988 har oversendt disse
17 sagsakter til Rigsarkivet, hvorefter Transportministeriet *ikke har*
18 *indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3.*
19 *Limfjordsforbindelse.*

20 * en orientering til Vejdirektoratet om Transportministeriets redegørelse
21 til GeoHav af 7. februar 2023 om de nærmere omstændigheder omkring
22 ovennævnte oversendelse til Rigsarkivet - en redegørelse ⁴ hvori
23 Transportministeriet påpeger, at der for de oversendte sagsakter
24 benævnt linie 12 - 15 *er tale om akter af ældre dato*, samt at det
25 endvidere vurderes *ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe*
26 *teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger. I tillæg*
27 *hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages*
28 *offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så*
29 *man får alle relevante overvejelser frem.*

¹ Afgørelse om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2023-5401 (ca 158 megabyte)
Transportministeriet 5. januar 2024

<https://www.geohav.dk/pdfarchive/859779539998295.pdf>

² Svar på anmodning om aktindsigt, TRM sagsnr.: 2021-3957
Transportministeriet 7. juni 2021
Medsendt dette høringssvar

³ Ministeriet for offentlige arbejder journal S 1200-12 i uddrag (ca. 187 megabyte)
Udleveret i maj 2021 til GeoHav i original fysisk form af anden statslig myndighed
<https://geohav.dk/pdfarchive/S1200-12.pdf>

⁴ Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse, TRM sagsnr.: 2022-6371
Transportministeriet 7. februar 2023
Medsendt dette høringssvar



07. januar 2024

Mikkel Martin
Sarah Rasmussen
Trine Hannson

30 Det undrer således GeoHav;

31 * at Transportministeriet i en kontekst, som involverer 3. Limfjords-
32 forbindelse, som benævnt på linie 11 - 19 har kunnet identificere
33 ministeriets egne sagsakter benævnt linie 12 - 15, der identificerer
34 opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer
35 inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse, uden at
36 en orientering herom til Vejdirektoratet har fundet sted.

37 * at den massive viden om sagsakter benævnt linie 12 - 15, der
38 identificerer opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige
39 materialer inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjords-
40 forbindelse, som er tilvejebragt Transportministeriet som følge af
41 GeoHavs henvendelser og særligt Åbent samråd ⁵ om linjeføring over
42 Egholm i Folketingets Transportudvalg 10. juni 2021, ikke har
43 resulteret i henvendelser til Vejdirektoratet herom, da netop denne
44 viden er årsag til væsentlige *relevante overvejelser*, hvilket
45 Transportministeriet som benævnt på linie 26 - 29 vægter, forud for de
46 offentlige høringer over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3.
47 Limfjordsforbindelse samt den supplerende miljøkonsekvensvurdering af
48 den 3. Limfjordsforbindelse.

49 * at Vejdirektoratet som plan- og VVM-myndighed ikke har forespurgt
50 Transportministeriet om sagsakterne eller af egendrift indhentet disse
51 i Rigsarkivet i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende miljø-
52 konsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse, da Vejdirektoratet
53 har haft konkret viden om de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter i
54 kraft af Vejdirektoratets besiddelse ⁶ af materiale ⁷, som
55 fyldestgørende gennemgår disse sagsakter, der identificerer opfyld-
56 ninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden for
57 undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

58 Rigsarkivet har 24. juni 2021, 22. september 2021, 8. september 2022 samt
59 senest 29. november 2023 skrifteligt ⁸ overfor GeoHav bekræftet ingen
60 myndigheder eller øvrige relevante aktører har rekvireret og/eller
61 gennemset de på linie 12 - 15 benævnte sagsakter, der identificerer
62 opfyldninger i Limfjorden med blandt andet asbestholdige materialer inden
63 for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse.

⁵ <https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55457/samraad.htm>

⁶ Vejdirektoratets engagement i besvarelse af Samrådsspørgsmål P, VD sagsnr.; 21/12775, doknr.: 21/12775-2 af 16. september 2021

⁷ Asbest-notatet
GeoHav 8. juni 2021

<https://www.geohav.dk/pdfarchive/359493794341518.pdf>

⁸ Medsendt dette høringssvar

Kære Mikkel Martin

Tak for din henvendelse af 7. juni 2021.

Som oplyst telefonisk har ministeriet ikke kvitteringer fra Rigsarkivet vedrørende oversendelse af de forespurgte sager. Jeg kan se af ministeriets interne oversigt, at de pågældende sager er oversendt til Rigsarkivet under titlen "Søterritorie 1952-1988". Oversendelsen har derfor formentlig fundet sted i 1988.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at ministeriet ikke har indhentet akterne fra Rigsarkivet i forbindelse med sagen om 3. Limfjordsforbindelse. Ministeriet er således ikke i besiddelse af de pågældende akter og kan henvise dig til at søge arkivadgang hos Rigsarkivet som oplyst i ministeriets afgørelse af dags dato.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel ræv (mikkel@geohav.dk)
Titel: Fra Tænketanken GeoHav vedr. svar på anmodning om aktindsigt
E-mailtitel: Re: Til Tænketanken GeoHav: Svar på anmodning om aktindsigt (Id nr.: 786021)
Sendt: 07-06-2021 11:11

Hej Trine,

Det formodes at Transportministeriet ud fra den stedfundne korrespondance er i besiddelse af dokumentation for at de specifikke sagsakter er videresendt til Rigsarkivet. Denne dokumentation er implicit en del af aktindsigten.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias ræv)
Senior Researcher
Tænketanken GeoHav

mikkel@geohav.dk
+45 23 32 75 99

GeoHav er en privat og uvildig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk

havmiljø.

GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.

Den 7. jun. 2021 kl. 09.10 skrev trm@trm.dk:

Kære Mikkel Martin

Jeg har vedhæftet ministeriets afgørelse af dags dato vedrørende din anmodning om aktindsigt af 1. juni 2021.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel Martin (mikkel@geohav.dk)
Titel: Aktindsigt - Fra Tænk tanken GeoHav, Mikkel Martin vedr. anmodning om aktindsigt i ethvert kendskab TRM måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder
E-mailtitel: Anmodning om aktindsigt
Sendt: 01-06-2021 15:17

Anmodning om aktindsigt er vedhæftet.
Der er tale om en hastesag.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Senior Researcher
Tænk tanken GeoHav

+45 23 32 75 99
mikkel@geohav.dk



Mikkel Martin, mikkel@geohav.dk

7. juni 2021
2021-3957

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Svar på anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har modtaget din anmodning af 1. juni 2021 om aktindsigt i ethvert kendskab, som Transportministeriet måtte have til opfyld af søterritoriet i Limfjorden og øvrige terrestiske områder, jf. Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 og i korrespondance med øvrige aktører og/eller myndigheder, hvori viden om Ministeriet for offentlige arbejder J.nr. S 1200-12 samt S 1200-21 er drøftet eller benævnt.

Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, hvor ovenstående optræder, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af akter, der er omfattet af din anmodning om aktindsigt.

Ministeriet kan oplyse dig om, at de pågældende akter er afleveret til Rigsarkivet. Du kan derfor søge arkivadgang i dokumenterne hos Rigsarkivet, jf. arkivlovens § 22, stk. 1.

Ministeriet foretager på den baggrund ikke videre i anledning af din henvendelse.

Med venlig hilsen

Trine Niss Bjørling
Specialkonsulent



Geohav
Att. Mikkel Martin

Dato:
25. juni 2020

Journalnummer:
21/29317

Telefon:
33 92 33 10

Vores reference:
AV

Deres reference:

Aktindsigt

Kære Mikkel Martin

I forlængelse af vores tidligere korrespondance, fremsender jeg hermed Rigsarkivets afgørelse på din forespørgsel om aktindsigt, fremsendt d. 16. juni. Klokken 15.14 Til Rigsarkivet.

Jeg skal først beklage sagsbehandlingstiden. Denne skyldes, at der er foretaget en række tidskrævende opslag og undersøgelser mhp. At identificere oplysninger til brug for besvarelse af sagen.

Jeg har indsat svarene på jeres spørgsmål i kursiv i teksten for din forespørgsel – med blåt.

Hermed anmoder Tænketanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie "Søterritoriesager (1952

- 1988)" med angivet Arkivskaber "Transportministeriet (1952 - 1988)".

1) Vi ønsker oplyst i enkel listeform om muligt hvilke specifikke akter der måtte foreligge i følgende pakke- og sagsnumre,

For så vidt som der ønskes oplysning om konkrete sager, afleveret til Rigsarkivet, må Rigsarkivet henvise til, at disse sager bestilles til brug på Rigsarkivets læsesal i København.

2) hvornår disse er tilgået Rigsarkivet

Det er ikke muligt for Rigsarkivet, indenfor hvad der må anses for et rimeligt, samlet tidsforbrug (jf. offentlighedslovens paragraf 9 stik. 2) at fastslå endegyldigt hvornår de pågældende sager er afleveret til Rigsarkivet. Formodningen er dog, at det er sket ca. 2002 og senest i 2004 hvor de nuværende registreringer af materialet er foretaget.



3) samt oplysninger om hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre siden arkivering hos Rigsarkivet.

Rigsarkivet er i besiddelse af strukturerede registreringer om bestillinger af arkivmateriale fra 2011 og frem. Der er i perioden fra 2011 og frem ikke registreret nogen bestillinger af de pågældende pakker.

For perioden frem til 2011 har Rigsarkivet ikke strukturerede oplysninger om benyttelsen af de enkelte arkivpakker. Der kan derfor ikke foretages en tilbundsgående afklaring af hvorvidt de pågældende sager har været fremfundet til brug af myndigheder eller andre. Det er endvidere Rigsarkivets vurdering, at selv en undersøgelse af de oplysninger om brug der faktisk er tilgængelige, vil overskride grænserne for et samlet set rimeligt tidsforbrug jf. offentlighedslovens paragraf 9 stk. 2. Der er foretaget en række stikprøver i de foreliggende registreringer, men der er i forbindelse med disse ikke fundet nogen ekspeditioner i de pågældende sager.

Med venlig hilsen

Allan Vestergaard
Enhedschef
Brugerservice
Rigsarkivet

Fra: Michael Graae mig@sa.dk 
Emne: Svar på spørgsmål om aktindsigt i evt. brugere af specifikke "søterritoriesager"
Dato: 22. september 2021 kl. 14.23
Til: data@geohav.dk
Cc: mikkel@geohav.dk

MG

Kære Mikkel Martin / Tænk tanken GeoHav

I spørger om aktindsigt:

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakke nr. 212
- S 1200-21 under pakke nr. 215

Der ses ikke at være hensyn til private interesser, der taler imod aktindsigt, og da Rigsarkivets fremsøgning af oplysningerne kan klares på forholdsvis kort tid, kan aktindsigtsanmodningen kunne imødekommes fuldt ud.

Svaret er: Ingen.

Med lidt flere ord: Der er ingen *offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere*, der har bestilt (og dermed ej heller set) de to specifikke magasinenheder i perioden juni til september d.å.

En supplerende teknisk information: I vores system er de to æsker kun bestilt en eneste gang i den registrerede tid (fra juni 2011 til dato), nemlig da jeg selv bestilte dem i juni, så vi kunne svare på jeres forrige ønske om aktindsigt. Mine to bestillinger blev umiddelbart efter bestillingen annulleret af mig selv, så de to æsker har end ikke forladt magasinerne.

Mvh



Michael Graae
Enhedschef
Læsesale og Ekspedition

Kalvebod Brygge 34
1560 København V

Telefon: 33 92 33 10 | Direkte: 41 71 72 71
mig@sa.dk | www.sa.dk

Fra: Mikkel Martin <mikkel@geohav.dk>

Sendt: 20. september 2021 09:00

Til: # Rigsarkivet <mailbox@sa.dk>

Emne: Anmodning om aktindsigt

Hermed anmoder Tænk tanken GeoHav hurtigst muligt om aktindsigt i en række særlige oplysninger vedrørende Arkivserie "Søterritoriesager (1952 - 1988)" med angivet Arkivskaber "Transportministeriet (1952 - 1988)".

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige eksterne rådgivere, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de følgende specifikke sagsnumre i perioden 16. juni 2021 til medio september 2021.

Vores anmodning omhandler følgende følgende sagsnumre;

- S 1200-12 under pakkenr 212
- S 1200-21 under pakke pakkenr 215

Om muligt anmoder vi om at fremsendelse af oplysninger sker til data@geohav.dk

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

GeoHav takker Rigsarkivet på forhånd.

Bedste hilsener

Mikkel Martin (alias Ræv)
Operativ Chef / Senior Researcher
Tænk tanken GeoHav

+45 23 32 75 99

mikkel@geohav.dk



Rigsarkivet

Danmarks
Hukommelse

GeoHav

Afgørelse om aktindsigt

Dato:
08-09-2022
Journalnummer:
22/26036
Direkte tlf.:

Direkte e-mail:
ktt@sa.dk

Sidenummer:
1/2

Ved e-mail af 25. august 2022 har Geohav anmodet om aktindsigt på følgende måde:

"Under reference til tidligere anmodning om aktindsigt af 16. juni 2021 (rigsarkivet journalnr. 21/29317) anmoder Tænk tanken GeoHav hermed hurtigst muligt om gentagen aktindsigt i arkivserien *"Søterritoriesager (1952 - 1988)"* med angivet Arkivskaber *"Transportministeriet (1952 - 1988)"* omhandlende følgende sagsnumre;

- * S 1200-12, under pakkenr 212
- * S 1200-21, under pakke pakkenr 215

Vi ønsker oplyst hvilke offentlige myndigheder eller øvrige, som måtte have rekvireret adgang hvornår for de listede specifikke sagsnumre siden 25. juni 2021 til dato."

E-mail:
mailbox@sa.dk

Hjemmeside
www.rigsarkivet.dk

CVR-nr.:
60208212

EAN-nr.:
5798000794382

Anmodningen kan imødekommes. Det kan således oplyses, at det fremgår af et udtræk fra Rigsarkivets bestillingssystem, at det pågældende materiale i den pågældende periode har været bestilt to gange.

Den ene bestilling er foretaget af en medarbejder hos Rigsarkivet den 28. juni 2022. Bestillingen er efterfølgende annulleret, og den pågældende har således ikke haft adgang til materialet.

Den anden bestilling er foretaget af Ingeniøren v/ Jakob Engelund Vistisen den 13. december 2021. Det fremgår af registreringerne, at den pågældende har haft adgang til materialet på Rigsarkivets læsesal i perioden fra 16. december 2021 til 30. december 2021.

Afgørelsen er truffet i medfør af offentlighedslovens § 7, stk. 1.

Undertegnede kan kontaktes i tilfælde af eventuelle spørgsmål til afgørelsen.





Rigsarkivet

Venlig hilsen
Klaus Tranbjerg Toftgaard

HR & Jura

Sidenummer:
2/2



GeoHav
data@geohav.dk

7. februar 2023
2022-6371

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Afgørelse om aktindsigt og svar på henvendelse

Aktindsigt

Ved e-mail af 6. december 2022 har I anmodet Transportministeriet om aktindsigt på følgende måde:

"GeoHav anmoder hermed i henhold til gældende bestemmelser i Forvaltningsloven, Offentlighedsloven og særligt Miljøoplysningsloven om aktindsigt i Transportministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" med henblik på at identificere de nærmere omstændigheder omkring oversendelsen til Rigsarkivet, særligt;

- fortegnelser over sagsakter*
- noter og korrespondancer jf. notatpligt*
- enhver fortegnelse over Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12"*

Ministeriet rettede telefonisk henvendelse til jer den 12. januar 2023. På baggrund af telefonsamtalen forstår ministeriet anmodningen således, at der ikke anmodes om aktindsigt i selve sag S 1200-12, men i akter, som vedrører *afleveringen* af sagen til Rigsarkivet.

Ministeriet har konkret vurderet, at ministeriets interne oversigt over "Søterritorie 1952 - 1988" kan udleveres til jer i sin helhed. Der henvises til vedlagte materiale og aktliste.

Det bemærkes, at akten indeholder flere dokumenter, som ikke vurderes at være omfattet af jeres anmodning. De er derfor ikke blevet behandlet med denne anmodning. Der henvises til vedlagte aktlistes bemærkningsfelt, hvor det er anført, såfremt dokumentet ikke er omfattet af anmodningen.



Ministeriet har gennemgået journalsystemet for akter, som omfatter Transportministeriets oversendelse af sag S 1200-12 til Rigsarkivet, jf. offentlighedslovens § 7.

Ministeriets gennemgang har vist, at ministeriet ikke er i besiddelse af sådanne akter.

Ministeriet har rettet henvendelse til Rigsarkivet, for at få belyst, hvorvidt de er i besiddelse af akter, som vedrører afleveringen af sag S 1200-12.

Rigsarkivet har oplyst over for ministeriet, at Rigsarkivets afleveringssag for alle de sager, der blev afleveret sammen med S 1200 12 ligger i Rigsarkivets arkivserie 1998-1997. Denne arkivserie kan findes på følgende link:

https://www.sa.dk/daisy/fysiske_enheder_liste?a=rigsarkivet&b=journalsa-ger&c=&d=1&e=2023&f=&g=&h=&ngid=&ngnid=&heid=1836240&henid=11668457&epid=1836240&faid=11&meid=&m2rid=&side=1&sort=&dir=&gsc=&int=&ep=&es=&ed=

Rigsarkivet har oplyst, at afleveringssagerne ikke er dokumenter, der er oprettet af Transportministeriet, men at disse oprettes af Rigsarkivet.

Rigsarkivet har oplyst, at sagerne er henlagt efter proveniensnummer. Transportministeriets nummer er 0013, hvorfor den relevante afleveringssag for sag S 1200 12 ligger i en eller flere af arkivseriens pakker 73 – 79 (der henvises til ovenstående link). Materialet er ikke registreret så præcist, at Rigsarkivet kan oplyse hvilken/hvilke af de 7 kasser, den relevante afleveringssag ligger i.

Rigsarkivet har desuden oplyst, at afleveringssagerne er frit tilgængelige, og kan bestilles til Rigsarkivets læsesal. Det er ikke muligt at identificere, hvordan den enkelte sag er blevet afleveret, men man kan se, om den arkivserie, som sagen tilhører, er blevet afleveret til Rigsarkivet.

Transportministeriet skal på baggrund af ovenstående henvise jer til at rette henvendelse til Rigsarkivet, idet Transportministeriet hverken er eller har været i besiddelse af akter, som omfatter afleveringen af sag S 1200 12.



Henvendelse vedr. 3. Limfjordsforbindelse

I har endvidere ved e-mail af 6. december 2022 anført følgende:

”Da sagsakter under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu Transportministeriet) sagsnummer S 1200-12 dokumenterer deponi af asbestholdigt affald i omfanget af minimum 179.000 ton i tracé og undersøgelseskorridor for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen, ønsker GeoHav endvidere en redegørelse for hvorfor Transportministeriet ikke har oplyst Vejdirektoratet om Transportministeriets kendskab til disse sagsakter henhørende under ”Søterritorie 1952 - 1988” i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning af VVM af 2003, 2006, 2011 samt 2021 for en 3. Limfjordsforbindelse.”

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at anlægsmyndighederne udarbejder miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter baseret på teknisk viden og med hjælp fra eksterne eksperter. Derfor er det også anlægsmyndighederne, som sikrer, at miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende.

I har anført, at Transportministeriet har haft kendskab til sagsakter henhørende ”Søterritorie 1952 - 1988”, og at departementet havde en aktiv orienteringspligt herom over for Vejdirektoratet. Departementet finder det ikke korrekt at antage dette, da der er tale om akter af ældre dato. Endvidere vurderes det generelt ikke at være departementets ansvar at tilvejebringe teknisk materiale til brug for miljøkonsekvensvurderinger.

I tillæg hertil kan det oplyses, at det er fast praksis, at der foretages offentlige høringer i forlængelse af miljøkonsekvensvurderingerne, så man får alle relevante overvejelser frem. Desuden gennemføres offentlig høring af forslag til anlægslov.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg



Akt-id	Akttitel	Vedhæftet dokument	Til	Fra	Brevdato	Bemærkning
		Sag: 2022 - 1599 - F2 - Gamle journallister				
67244		Gamle journallister - Sager før 1990		TRM Maria Ahmad Qubtan		
		Vedhæft.: Aktdokument				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 KT Vejdirektoratet 1950 1972				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 5 Kt Vejsager 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: 6 kT Vejsager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AP Personale 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: AX Brosager 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: C HAVNESAGER 1952 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: CEMT sager 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: COM Faellesmarkedet 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E 550 Ekspropriation 1953 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: E Jernbaner 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: F Elektriske anlæg 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Flyvepladsudvalget 1973				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G int Luftfart 1946 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: G Luftfart 1951 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: GVS Gas vand sanitet 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: H Faergesager 1964 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Jernbaneerstatningskommisionen1922 1980				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Journalkort foer 1989				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: KL Kloakuddannelse 1976 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Kopi af 5 kontor 587 Landeveje 1955 1986				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M int Transport 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: M Transportsamarbejde 1950 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Ministerens Journalboeger 1967 1968				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: MP PLANLAgNING 1974 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Nordisk trafikssikkerhed 1972 1993				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: NR Nordisk Raad 1972 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Oe PLANLAgNING 1973 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: P finanslov 1971 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Privatbaneudvalg 1954 1984				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: R Gassager 1970 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: S Soeterritorie 1952 1988				Udleveres
		Vedhæft.: Telefonvoldgiftsnaevn 1950 1978				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: V Vejrtjeneste 1966 1988				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet 1957 1987				Ikke omfattet af anmodning
		Vedhæft.: Vejnaevnet journal 1960 1989				Ikke omfattet af anmodning

Afleverings.nr.:

038 - 2003

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Proveniens.nr.:

0013

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
1	<u>S-100-1</u>	<u>S-100-2</u>		1	
	1976 S-100-1	Coastal Engineering Conference			
	1978 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg I			
	1977 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg II			
	1978 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg III			
2	<u>S-100-2</u>			1	
	1979 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg IV			
	1979 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg V			
	1977 S-100-2	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg VI			
3	<u>S-100-2-80</u>			1	
	1980 S-100-2-80	Retsordenen på havet, FN's havnekonference			
4	<u>S-100-2-81</u>			1	
	1981 S-100-2-81	Retsordenen på havet, FN's havnekonference			
5	<u>S-100-2-82</u>			1	
	1982 S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg I			
6	<u>S-100-2-82</u>			1	
	1982 S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg II			
7	<u>S-100-2-82</u>			1	
	1982 S-100-2-82	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg III			
8	<u>S-100-2-83</u>			1	
	1983 S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg I			
9	<u>S-100-2-83</u>			1	
	1983 S-100-2-83	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg II			
10	<u>S-100-2-84</u>			1	
	1984 S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg I			
11	<u>S-100-2-84</u>			1	
	1984 S-100-2-84	Retsordenen på havet, FN's havnekonference. Læg II			
12	<u>S-100-2-85</u>			1	
	1985 S-100-2-85	FN's havretskonvention (FN= Forenede Nationer)			
13	<u>S-100-2-86</u>			1	
	1986 S-100-2-86	FN's havretskonvention			
14	<u>S-100-2-87</u>	<u>S-100-2-88</u>		1	
	1987 S-100-2-87	FN's havretskonvention			
	1988 S-100-2-88	FN's havretskonvention			
15	<u>S-100-7</u>			1	
	1978 S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1979 S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1981 S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
	1985 S-100-7	Søterritoriets udstrækning og grænser			
16	<u>S-100-7-1</u>	<u>S-100-9</u>		1	
	1979 S-100-7-1	Afgrænsning af private ejendomme			
	1988 S-100-8	Behandling af søterritoriesager			
	1972 S-100-9	Lystfiskeres anvendelse af læmolen ved Vorupør			
17	<u>S-100-12</u>	<u>S-100-15</u>		1	
	1988 S-100-12	Lov om fjernelse af ulovlige indretninger på søterritorie			
	1988 S-100-14	Lov om anlæg på søterritoriet			
	1966 S-100-15	Lov om naturfredning. Læg I			
18	<u>S-100-15</u>			1	
	1966 S-100-15	Lov om naturfredning. Læg II + III + IV			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
19	<u>S-100-16</u>	<u>S-100-21</u>		1	
	1972 S-100-16	Lov om naturfredning			
	1973 S-100-17	Miljøbeskyttelseskonvention			
	1974 S-100-20	Dumpning og klappning på søterritoriet			
	1977 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1978 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1979 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1980 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1981 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
20	<u>S-100-21</u>	<u>S-100-23</u>		1	
	1988 S-100-21	Bekendtgørelser og cirkulærer fra miljøministeriet			
	1974 S-100-23	Bekendtgørelse fra landbrugsministeriet. Læg I-II			
21	<u>S-100-24</u>			1	
	1971 S-100-24	Grav- og pløjning efter sandorm			
22	<u>S-100-26</u>			1	
	1975 S-100-26	Grænsevandløbskommissionens forretningsorden			
23	<u>S-100-30</u>	<u>S-100-36</u>		1	
	1964 S-100-30	Saltvandsfiskeriloven			
	1977 S-100-34	Fjernelse af materialer fra strandbreder			
	1977 S-100-36	Recipientkvalitetsplan for Limfjorden			
24	<u>S-100-38</u>	<u>S-100-45</u>		1	
	1978 S-100-38	Trafikken til fem udvalgte badestrande i Vestsjælland			
	1978 S-100-41	Korrespondance med fiskeriinspektøren			
	1978 S-100-42	Afstrømningsmålinger i Danmark			
	1978 S-100-44	Farvandsdirektoratets virksomhed			
	1979 S-100-45	Fredning af landbrugsarealer			
25	<u>S-100-46</u>			1	
	1975 S-100-46	Landvæsensretten. Læg I-II			
26	<u>S-100-47</u>	<u>S-100-53</u>		1	
	1979 S-100-47	Bekendtgørelse om etablering af kystanlæg			
	1978 S-100-48	Fredning ved Hirsholmene			
	1980 S-100-49	Biltrafikken på strandene			
	1980 S-100-50	Forlængelse af carteraftalen for havforskning			
	1980 S-100-51	FN-kommentarer om udnyttelse af maritime ressourcer			
	1980 S-100-52	Besigtigelse af havbrug			
	1980 S-100-53	Fredning af fortidsminder på søterritoriet			
27	<u>S-100-54</u>	<u>S-100-60</u>		1	
	1981 S-100-54	Oprensning og uddybning af områder i Norsminde Fjord			
	1981 S-100-55	Udredning om kystarealer ved dybt vand			
	1981 S-100-56	Strandbeskyttelseslinier, højvandssluser, Køge Bugt			
	1981 S-100-58	Mødeplan vedrørende ministerkampagnen			
	1982 S-100-59	Fredning på Hesselø			
	1982 S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
28	<u>S-100-60</u>			1	
	1984 S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			
29	<u>S-100-60</u>			1	
	1986 S-100-60	Placering af vindmøller på søterritoriet.			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
30		<u>S-100-61</u>			
	1982	S-100-61			
	1983	S-100-62			
	1983	S-100-63			
	1983	S-100-64			
	1983	S-100-65			
	1983	S-100-66			
	1983	S-100-67			
	1983	S-100-68			
31		<u>S-100-69</u>			
		Fredning af strandenge i Århus amt			
		Nakskov Inderfjord			
		Fredning af Kattinge Vig			
		Fredning af Nørrestrands søterritorium i Horsens			
		Fredning af Ringkøbing Fjord			
		Fredning af Stavns Fjord med tilstødende farvand			
		Dansk hydraulisk Institut			
		Sikkerhedszoner omkring havanlæg og rørledninger			
32		<u>S-100-70</u>			
	1984	S-100-70			
	1984	S-100-71			
	1984	S-100-72			
	1984	S-100-73			
	1984	S-100-74			
	1984	S-100-75			
	1984	S-100-76			
		Anbringelse af faste fortøjningsarrangementer på søterritoriet			
33		<u>S-100-76</u>			
	1984	S-100-70			
	1984	S-100-71			
	1984	S-100-72			
	1984	S-100-73			
	1984	S-100-74			
	1984	S-100-75			
	1984	S-100-76			
		Vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord			
34		<u>S-100-77</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Strandingslovgivningen			
35		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Bådoplæg på offentlige strande			
36		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Fredning af søterritoriet omkring Saltholm			
37		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Udnyttelse af råstoffer i Kattegat			
38		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Havbundsundersøgelse vedrørende fredning af råstoffer			
39		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Stewart McLaren anmoder om oplysninger om kystspørgsmål			
40		<u>S-100-84</u>			
	1985	S-100-77			
	1985	S-100-78			
	1985	S-100-80			
	1985	S-100-81			
	1986	S-100-82			
	1986	S-100-83			
	1987	S-100-84			
		Udvalgs møder			
41		<u>S-100-91</u>			
	1986	S-100-84			
	1987	S-100-85			
	1987	S-100-86			
	1987	S-100-87			
	1988	S-100-88			
		Statens opgaver på farvandsområdet.			
		Grænser for anbringelse af bundgarnsstader i Køge Bugt			
		Udkast til standardvilkår for bundgarnssystem			
42		<u>S-200-1-78</u>			
	1986	S-100-84			
	1987	S-100-85			
	1987	S-100-86			
	1987	S-100-87			
	1988	S-100-88			
		Rensning af Køge Bugt			
		VVM-direktivet (EF's vurdeing af offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.) EF= Europæiske Fællesskab			
		Om Kelds Nor er omfattet af statens højhedsret over søterritoriet			
43		<u>S-200-1-81</u>			
	1988	S-100-89			
	1988	S-100-90			
	1988	S-100-91			
		Fredning af kystområder i Storstrøms Amt			
		Sandsugning på Rønne Banke			
		Eventuel dansk ratifikation om beskyttelse af kultur- og naturarv			
		Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer 156			
		Ramsar-konventionen			
44		<u>S-200-1-82</u>			
	1981	S-200-1-81			
		Dansk rapport om Ramsar-konventionen			
		Koordinering af vådområders placering i Holland,Tyskland,Danmark			
		EF - Fuglebeskyttelsesområder. (EF=Europæiske Fællesskab)			
		Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nummer S 650			
		Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
		Konvention vedrørende "Wetlands of Internatinal Importance"			
		Udpegning af Vadehavsområdet som Ramsar-område			
45		<u>S-200-1-88</u>			
	1988	S-200-1-88			
		Ramsar-konventionen			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
36		<u>S-200-8</u>			
	1982	S-200-8			
	1982	S-200-9			
	1984	S-200-10			
	1978	S-300			
	1977	S-300-1			
37		<u>S-300-1-20-2</u>			
	1957	S-300-1-20-2			
	1972	S-300-1-50-1			
	1974	S-300-2			
	1976	S-300-2-7			
38		<u>S-300-2-7-1</u>			
	1978	S-300-2-7-1			
39		<u>S-300-2-7-1</u>			
	1978	S-300-2-7-1			
40		<u>S-300-2-8</u>			
	1976	S-300-2-8			
41		<u>S-300-2-9</u>			
	1977	S-300-2-9			
42		<u>S-300-2-20-1</u>			
	1954	S-300-2-20-1			
	1954	S-300-2-20-2			
	1980	S-300-2-50-1			
	1965	S-300-2-100-1			
	1971	S-300-2-100-6			
43		<u>S-300-2-100-7</u>			
	1979	S-300-2-100-7			
	1970	S-300-3			
	1956	S-300-5			
	1953	S-300-5-20-1			
	1960	S-300-5-20-2			
	1982	S-300-5-20-3			
	1953	S-300-6			
44		<u>S-300-6-3</u>			
	1976	S-300-6-3			
	1967	S-300-6-20-1			
45		<u>S-300-6-20-2</u>			
	1957	S-300-6-20-2			
	1971	S-300-7-2			
	1977	S-300-7-6			
	1978	S-300-7-7			
	1979	S-300-7-8			
46		<u>S-300-7-8</u>			
	1979	S-300-7-8			
47		<u>S-300-7-8</u>			
	1979	S-300-7-8			
	1980	S-300-7-9			
48		<u>S-300-8</u>			
	1970	S-300-8			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
49	<u>S-300-8-2</u>	<u>S-300-8-83</u>		1	
	1981 S-300-8-2	Katastrofeveje			
	1978 S-300-8-78	Stormflodsvarslingsmodeller			
	1979 S-300-8-79	Højer og Emmelev diger. Alarmtelefoner langs diget			
	1980 S-300-8-80	Stormflodsvarsling, inddragelse af Horns Rev fyrskib			
	1981 S-300-8-81	Revision af prognosemodel for stormflodsvarsling			
	1982 S-300-8-82	Forbedring af stormflodsvarsling			
	1983 S-300-8-83	Stormflodsvarsling, revision af prognosemodel			
50	<u>S-300-9</u>			1	
	1967 S-300-9	Ballumdiget (Bådsbøl-Koldby)			
51	<u>S-300-9-20-1</u>	<u>S-300-10-20-1</u>		1	
	1983 S-300-9-20-1	Vedtægter			
	1965 S-300-9-20-2	Medlemmer af Bredådalens Dige			
	1973 S-300-10	Stormflodsskader på Hartsø Lavnings Dige			
	1973 S-300-10-10	Regnskaber			
	1966 S-300-10-20-1	Vedtægter for Hartsø Lavnings Dige			
52	<u>S-300-10-20-2</u>	<u>S-300-12</u>		1	
	1953 S-300-10-20-2	Medlemmer af Hartsø Lavnings Dige			
	1979 S-300-12	Haneby Dige, Rømø			
53	<u>S-300-12-20-1</u>	<u>S-300-13-8</u>		1	
	1954 S-300-12-20-1	Vedtægt for havnebydiget			
	1974 S-300-12-20-2	Medlemmer af havnebydiget			
	1952 S-300-12-50-1	Regler for sejlads ved Ballum Sluse			
	1977 S-300-13-8	Afvanding af marsken ved Tønder			
54	<u>S-300-13-9</u>			1	
	1977 S-300-13-9	Bebyggelse i Tønder Marsk			
55	<u>S-300-13-20-1</u>	<u>S-300-13-100-2</u>		1	
	1954 S-300-13-20-1	Vedtægt for marsken ved Tønder			
	1966 S-300-13-20-2	Medlemmer af marsken ved Tønder			
	1980 S-300-13-100-1	Fåregræsning			
	1980 S-300-13-100-2	Udpumpning af vand i Højer kanal ved den nye kog			
56	<u>S-300-13-100-3</u>			1	
	1981 S-300-13-100-3	Fredning af Tøndermarsken			
57	<u>S-300-14</u>	<u>S-300-18-1</u>		1	
	1972 S-300-14	Vidåen øst for Tønder			
	1974 S-300-15	Ballum Sluse og Dige			
	1976 S-300-16	Kirkebydiget			
	1953 S-300-16-20-1	Vedtægt for Kirkebydiget			
	1974 S-300-16-20-2	Medlemmer			
	1955 S-300-18	Højer Dige			
	1982 S-300-18-1	Fredning ved det ny kog ved Højer			
58	<u>S-300-19-2</u>			1	
	1976 S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1977 S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
59	<u>S-300-19-2</u>			1	
	1978 S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1979 S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
	1980 S-300-19-2	Dansk-Tysk digeoverenskomst			
60	<u>S-300-19-4</u>			1	
	1976 S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1977 S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
61	<u>S-300-19-4</u>			1	
	1977 S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			
	1978 S-300-19-4	Nyt dige fra Emmerlev Klev til grænsen			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
62		<u>S-300-19-4</u>		1	
	1979	S-300-19-4			
63		<u>S-300-19-4</u>		1	
	1979	S-300-19-4			
64		<u>S-300-19-4</u>		1	
	1979	S-300-19-4			
	1980	S-300-19-4			
65		<u>S-300-19-4</u>		1	
	1980	S-300-19-4			
	1981	S-300-19-4			
	1982	S-300-19-4			
66		<u>S-300-19-4</u>		1	
	1983	S-300-19-4			
67		<u>S-300-19-4-1</u>		1	
	1978	S-300-19-4-1			
68		<u>S-300-19-4-1</u>		1	
	1978	S-300-19-4-1			
69		<u>S-300-19-4-1</u>		1	
	1978	S-300-19-4-1			
70		<u>S-300-19-4-1</u>		1	
	1978	S-300-19-4-1			
71		<u>S-300-19-4-2</u>		1	
	1980	S-300-19-4-2			
72		<u>S-300-19-4-2</u>		1	
	1980	S-300-19-4-2			
73		<u>S-300-19-4-2</u>		1	
	1980	S-300-19-4-2			
74		<u>S-300-19-4-3</u>		1	
	1980	S-300-19-4-3			
75		<u>S-300-19-4-3</u>		1	
	1980	S-300-19-4-3			
76		<u>S-300-19-4-3</u>		1	
	1980	S-300-19-4-3			
77		<u>S-300-19-4-3</u>		1	
	1980	S-300-19-4-3			
	1981	S-300-19-4-97-1			
	1977	S-300-19-6			
78		<u>S-300-19-7</u>		1	
	1976	S-300-19-7			
79		<u>S-300-19-9</u>		1	
	1978	S-300-19-9			
	1978	S-300-19-10			
80		<u>S-300-19-10-1</u>		1	
	1978	S-300-19-10-1			
81		<u>S-300-19-11</u>		1	
	1980	S-300-19-11			
	1982	S-300-19-12			
	1982	S-300-19-13			
	1985	S-300-19-14			
	1988	S-300-19-15			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
82		<u>S-300-23</u>			
	1957	S-300-23			
	1968	S-300-23-1			
	1967	S-300-23-20-1			
	1963	S-300-23-20-2			
83		<u>S-300-23-100-1</u>			
	1976	S-300-23-100-1			
84		<u>S-300-23-100-2</u>			
	1981	S-300-23-100-2			
	1953	S-300-24			
	1940	S-300-24-20-1			
	1978	S-300-25			
	1981	S-300-25			
	1963	S-300-26			
85		<u>S-300-27</u>			
	1977	S-300-27			
86		<u>S-300-27</u>			
	1977	S-300-27			
	1977	S-300-28			
	1979	S-300-29			
87		<u>S-400-1</u>			
	1970	S-400-1			
	1973	S-400-3			
	1975	S-400-3-1			
	1975	S-400-5			
	1975	S-400-6-20-1			
	1976	S-400-7			
	1982	S-400-8			
	1954	S-500-6			
	1955	S-500-7-20-2			
88		<u>S-500-8</u>			
	1970	S-500-8			
	1982	S-500-9			
	1982	S-500-10			
89		<u>S-500-11</u>			
	1982	S-500-11			
	1966	S-500-14-5			
	1974	S-500-14-6			
90		<u>S-500-14-7</u>			
	1975	S-500-14-7			
	1953	S-500-16			
	1976	S-500-16-50-1			
	1978	S-500-17			
	1978	S-500-17-20-1			
	1979	S-500-18			
91		<u>S-500-18-20-1</u>			
	1979	S-500-18-20-1			
	1980	S-500-19			
	1982	S-500-20			
	1983	S-500-21			
	1984	S-500-22			
	1985	S-500-23			
	1985	S-500-24			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
92	<u>S-600-2</u>	<u>S-600-3-40-1</u>		1	
	1953 S-600-2	Genopbygning af Hasmark Vestre Dige			
	1971 S-600-2-10-30	Regnskab og budget			
	1953 S-600-3	Hasmark mellemste dige			
	1963 S-600-3-10-30	Regnskab og budget			
	1976 S-600-3-20-1	Vedtægt			
	1988 S-600-3-40-1	Byggeri på matrikel nummer 8 G			
93	<u>S-600-4</u>	<u>S-600-6-10-30</u>		1	
	1954 S-600-4	Forstærkning af Jørgensø-Tørresø dige			
	1967 S-600-4-10-30	Regnskab og budget			
	1963 S-600-6-10-30	Regnskab og budget			
94	<u>S-600-6-20-1</u>	<u>S-600-14-10-30</u>		1	
	1962 S-600-6-20-1	Vedtægt			
	1962 S-600-7	Nødebo Huse Pumpelag			
	1970 S-600-8-20-2	Kikhavn Dige- og Kystsikringslag			
	1972 S-600-11	Reersø Pumpelag			
	1976 S-600-14	Råby Sø og Mose Dige			
	1953 S-600-14-10-30	Regnskab og budget			
95	<u>S-600-14-20-1</u>	<u>S-600-19-20-1</u>		1	
	1965 S-600-14-20-1	Vedtægt for Råbylille dige- og kystsikringslag			
	1979 S-600-15	Råby Sø og Mose			
	1967 S-600-15-10-30	Regnskab og budget			
	1967 S-600-15-20-1	Vedtægter			
	1963 S-600-16-10-30	Regnskab og budget			
	1971 S-600-17	Regulering af sognevandløb nummer 3 i Købelev			
	1955 S-600-18	Nordfynske digers fælles administrationsudvalg			
	1962 S-600-18-10-30	Regnskab og budget			
	1958 S-600-19	Dræby landvindingslag			
	1958 S-600-19-20-1	Vedtægt			
96	<u>S-600-20</u>	<u>S-600-32-20-1</u>		1	
	1976 S-600-20	Bogense-Fogense dige, vedtægtsændringer			
	1976 S-600-20-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1954 S-600-21	Botofte Skovmose landvindingslag			
	1954 S-600-21-20-1	Botofte Skovmose landvindingslag, vedtægtsændring			
	1953 S-600-22	Kædeby Has landvindingslag			
	1969 S-600-23	Kindvig by			
	1969 S-600-23-20-1	Kindvig Hoved, oprettelse			
	1980 S-600-25	Næs Havgige			
	1980 S-600-30-20-1	Vedtægt for " Bogense Vestre Digelag"			
	1973 S-600-32	Ølsmade landvindingslag			
	1981 S-600-32-20-1	Ølsmade landvindingslag, vedtægt			
97	<u>S-600-33</u>	<u>S-600-42</u>		1	
	1953 S-600-33	Kastager landvindingslag			
	1975 S-600-38-20-1	Vedtægt for Lammefjordens dige- og pumpelag			
	1975 S-600-42	Ellinge-Kongepart dige			
98	<u>S-600-42-20-1</u>	<u>S-600-46-20-1</u>		1	
	1979 S-600-42-20-1	Ellinge Kongeparts Digelag			
	1954 S-600-46	Spodsbjerg digelag			
	1955 S-600-46-20-1	Vedtægt for digelaget ved Spodsbjerg			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
99		<u>S-600-47-20-1</u>			
	1978	S-600-47-20-1			
	1979	S-600-48			
	1977	S-600-49			
	1979	S-600-49-20-1			
	1952	S-600-51			
	1958	S-600-51-20-1			
	1955	S-600-53			
	1988	S-600-53-20-2			
	1983	S-600-62			
	1980	S-600-63			
	1981	S-600-64			
		<u>S-600-64</u>			
		Telefonsamtale med kontorchef Reidar Jørgensen			
		Diger ved Sortsø Skanse, Grønsund			
		Ulfshale-Fællesskov digelag			
		Vedtægt for Ulfshale-Fællesskov Digelag			
		Bogense Østre Dige, stormflod			
		Vedtægter for landvindingslaget Bogense Østre Enge			
		Agernæs Dige			
		Nedlæggelse af landvindingslaget			
		Borre Mose Landvindingslag, Møn			
		Etablering af trådhegn på diget Krusesminde syd for Højklint			
		Tjørneby Enge Landvindingslag, digesyn			
100		<u>S-600-65</u>			
	1983	S-600-65			
		Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg I			
101		<u>S-600-65</u>			
	1983	S-600-65			
		Kystdige ved Nordby på Fanø. Læg II+III			
102		<u>S-600-66</u>			
	1954	S-600-66			
		Dige på "Nøjsomhed"			
	1985	S-600-67			
		Landvindingslaget Kærby Fed, Fyn			
	1987	S-600-68			
		Ringholm og Nykøbing Digelag			
	1987	S-600-69-20-1			
		Vedtægter for Gudskov Dige			
	1988	S-600-70			
		Nykøbing pumpelag, nedlæggelse			
103a		<u>S-600-I-12</u>			
	1987	S-600-I-12			
		Cykelsti			
	1980	S-600-I-12-20-2			
		Vedtægt for Det falsterske Digelag			
103b		<u>S-600-I-12-50-1</u>			
	1978	S-600-I-12-50-1			
		Reglement for benyttelse af Falsterske Dige 1875 - 1976			
	1976	S-600-I-12-100-3			
		Vedligeholdelse af Falsterske Dige 1926 - 1978			
104		<u>S-600-II-13</u>			
	1978	S-600-II-13			
		Lollandske Dige			
	1970	S-600-II-13-10			
		Regnskaber			
105		<u>S-600-II-13-20-1</u>			
	1961	S-600-II-13-20-1			
		Vedtægt for Det Lollandske Digelag			
	1955	S-600-II-13-20-2			
		Vedtægt for Det Lollandske Diges reservefond			
	1963	S-600-II-13-20-3			
		Ansættelse som distriktsingeniør			
	1973	S-600-II-13-20-4			
		Formand for Det lollandske Digelag			
	1970	S-600-II-13-30			
		Budgetter			
	1953	S-600-II-13-50-1			
		Ordensreglement			
	1961	S-600-II-13-60-1			
		Overenskomst-lollandske diger og De danske Statsbaner			
106		<u>S-600-II-13-100-3</u>			
	1957	S-600-II-13-100-3			
		Forstærkningsarbejder mod stormflod			
	1985	S-600-II-13-100-4			
		Digeskat for de lollandske diger			
107		<u>S-600-II-13-100-9</u>			
	1979	S-600-II-13-100-9			
		Statstilskud til vejreparation i Rudbjerg og Rødby kommuner			
	1981	S-600-II-13-100-10			
		Forslag til fredning af Saxfjed inddæmning og Hyllekrog			
	1982	S-700			
		Fjernelse af stenhøfde ved Snekkersten			
	1955	S-700-1			
		Vilkår for etablering af kystsikringsanlæg			
108		<u>S-700-2</u>			
	1967	S-700-2			
		Kystsikringsmetoder. Læg I			
109		<u>S-700-2</u>			
	1967	S-700-2			
		Kystsikringsmetoder. Læg II			
110		<u>S-700-2</u>			
	1967	S-700-2			
		Kystsikringsmetoder. Læg III			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
111		<u>S-700-2</u>			
	1967	S-700-2			
	1988	S-700-2-1			
	1977	S-700-3			
	1972	S-700-5			
112		<u>S-700-9</u>			1
	1975	S-700-9			
113		<u>S-700-10</u>			1
	1975	S-700-10			
114		<u>S-700-11</u>			1
	1975	S-700-11			
	1978	S-700-14			
	1978	S-700-15			
	1978	S-700-16			
	1981	S-700-17			
115		<u>S-700-17-1</u>			1
	1982	S-700-17-1			
	1985	S-700-17-2			
	1981	S-700-18			
116		<u>S-700-18</u>			1
	1981	S-700-18			
117		<u>S-700-18</u>			1
	1981	S-700-18			
118		<u>S-700-18</u>			1
	1981	S-700-18			
119		<u>S-700-18-1</u>			1
	1981	S-700-18-1			
	1981	S-700-18-2			
	1982	S-700-18-3			
	1981	S-700-18-4			
120		<u>S-700-18-5</u>			1
	1981	S-700-18-5			
	1981	S-700-18-6			
121		<u>S-700-18-7</u>			1
	1981	S-700-18-7			
	1981	S-700-18-8			
122		<u>S-700-18-9</u>			1
	1981	S-700-18-9			
	1981	S-700-18-10			
123		<u>S-700-18-11</u>			1
	1981	S-700-18-11			
	1981	S-700-18-12			
	1981	S-700-18-13			
	1982	S-700-18-14			
124		<u>S-700-18-15</u>			1
	1982	S-700-18-15			
125		<u>S-700-18-16</u>			1
	1982	S-700-18-16			
126		<u>S-700-18-17</u>			1
	1982	S-700-18-17			
	1982	S-700-18-18			
	1982	S-700-18-20			
	1982	S-700-18-21			
	1982	S-700-18-22			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
127		<u>S-700-19</u>		1	
	1982	S-700-19 Katastrofefond. Læg I			
128		<u>S-700-19</u>		1	
	1982	S-700-19 Katastrofefond. Læg II			
129		<u>S-700-19</u>		1	
	1982	S-700-19 Katastrofefond. Læg III			
130		<u>S-700-19</u>		1	
	1982	S-700-19 Katastrofefond. Læg IV			
131		<u>S-700-19-1</u>		1	
	1983	S-700-19-1 Stormflodsforsikring			
132		<u>S-700-19-2</u>		1	
	1983	S-700-19-2 <u>S-700-19-3</u> Amdsrådenes stilling til dækningsordning			
	1984	S-700-19-3 Dækningsordning for stormflodsskader. Læg I			
133		<u>S-700-19-3</u>		1	
	1984	S-700-19-3 Dækningsordning for stormflodsskader. Læg II+III			
134		<u>S-700-19-4</u>		1	
	1984	S-700-19-4 Risikovurdering af stormflods-truede områder			
135		<u>S-700-19-5</u>		1	
	1984	S-700-19-5 Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg I			
136		<u>S-700-19-5</u>		1	
	1984	S-700-19-5 <u>S-700-19-7</u> Reguleringsbestemmelser mod byggeri. Læg II			
	1984	S-700-19-6 Forsikringsordningsforholdet til EF.(Europæiske Fællesskab)			
	1986	S-700-19-7 Assurandør-Societetet			
137		<u>S-700-20</u>		1	
	1982	S-700-20 Kystsikringsloven. Læg I			
138		<u>S-700-20</u>		1	
	1982	S-700-20 Kystsikringsloven. Læg II			
139		<u>S-700-20-1</u>		1	
	1983	S-700-20-1 <u>S-700-22</u> Forslag til lov om ændring af lov om kystsikringsanlæg			
	1983	S-700-21 Kystsikring på de mindre øer			
	1984	S-700-22 EF-støtte til kystsikring			
140		<u>S-700-23</u>		1	
	1985	S-700-23 Lov om kystbeskyttelse. Læg I			
141		<u>S-700-23</u>		1	
	1985	S-700-23 Lov om kystbeskyttelse. Læg II+III			
142		<u>S-700-23</u>		1	
	1985	S-700-23 Lov om kystbeskyttelse. Læg IV			
143		<u>S-700-23-1</u>		1	
	1986	S-700-23-1 <u>S-700-23-3</u> Forslag til lov om kystbeskyttelse			
	1987	S-700-23-2 Vedtægt for Kystbeskyttelseslaget			
	1987	S-700-23-3 Bekendtgørelse til lov om kystbeskyttelse			
144		<u>S-700-23-4</u>		1	
	1987	S-700-23-4 <u>S-700-23-5</u> Kystbeskyttelsesvejledning			
	1987	S-700-23-5 Standard for påligning af bidrag			
145		<u>S-700-24</u>		1	
	1985	S-700-24 Oversvømmelser 6.-7. November 1985			
146		<u>S-700-24</u>		1	
	1985	S-700-24 Oversvømmelser 6.-7. November 1986. Læg I+II			
147		<u>S-700-24</u>		1	
	1985	S-700-24 Oversvømmelser 6.-7. November 1987. Læg III			
148		<u>S-700-24</u>		1	
	1985	S-700-24 Oversvømmelser 6.-7. November 1988. Læg IV			
149		<u>S-700-24</u>		1	
	1985	S-700-24 Oversvømmelser 6.-7. November 1989. Læg V			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
150		<u>S-700-24</u>			
	1986	S-700-24			1
	1986	S-700-24-1			
151		<u>S-700-24-1</u>			1
	1986	S-700-24-1			
152		<u>S-700-24-1</u>			1
	1986	S-700-24-1			
153		<u>S-700-24-1</u>			1
	1986	S-700-24-1			
	1986	S-700-25			
154		<u>S-800-1</u>			1
	1956	S-800-1			
155		<u>S-800-2</u>			1
	1955	S-800-2			
156		<u>S-800-2</u>			1
	1955	S-800-2			
	1973	S-800-2-1			
157		<u>S-800-2-2</u>			1
	1977	S-800-2-2			
	1967	S-800-3			
	1968	S-800-3-1			
	1969	S-800-3-2			
	1969	S-800-3-3			
	1969	S-800-3-4			
	1971	S-800-4			
	1957	S-800-5			
158		<u>S-800-6</u>			1
	1970	S-800-6			
159		<u>S-800-9</u>			1
	1970	S-800-9			
160		<u>S-800-9</u>			1
	1970	S-800-9			
161		<u>S-800-9</u>			1
	1970	S-800-9			
162		<u>S-800-10</u>			1
	1953	S-800-10			
	1974	S-800-10-80-2			
	1975	S-800-10-80-3			
	1977	S-800-10-80-4			
163		<u>S-800-10-81-12</u>			1
	1965	S-800-10-81-12			
	1972	S-800-11			
	1966	S-800-12			
164		<u>S-800-12</u>			1
	1966	S-800-12			
	1976	S-800-12-1			
	1973	S-800-13			
	1969	S-800-14			
	1974	S-800-18			
	1974	S-800-19			
	1975	S-80019-1			
	1978	S-80019-2			
	1975	S-800-20			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
165		<u>S-800-22-2</u>		1	
	1975	S-800-22-2 Langbjergslette-diget. Læg I			
166		<u>S-800-22-2</u> <u>S-800-22-3</u>		1	
	1975	S-800-22-2 Langbjergslette-diget. Læg II			
	1975	S-800-22-3 Flytning af Søndre Tværdige i Thyborøn			
167		<u>S-800-24</u> <u>S-800-27</u>		1	
	1976	S-800-24 Byplanvedtægt for sommerhusområde i Klegod			
	1976	S-800-26 Kystsikring ved Thorsminde Havn			
	1977	S-800-27 Harboøre Tange, fredning. Læg I+II			
168		<u>S-800-27</u>		1	
	1977	S-800-27 Harboøre Tange, fredning. Læg III			
169		<u>S-800-27</u> <u>S-800-27-1</u>		1	
	1977	S-800-27 Harboøre Tange, fredning. Læg IV			
	1984	S-800-27-1 Tilladelse til opsætning af fire nye fyr på Agger Tange			
170		<u>S-800-28</u>		1	
	1977	S-800-28 Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg I			
171		<u>S-800-28</u>		1	
	1977	S-800-28 Sandindpumpningsledning ved Fjaltring. Læg II			
172		<u>S-800-30</u>		1	
	1977	S-800-30 Hovedstandsættelse af Lykken læmole			
	1978	S-800-30 Hovedstandsættelse af Lykken læmole			
	1979	S-800-30 Hovedstandsættelse af Lykken læmole			
	1980	S-800-30 Hovedstandsættelse af Lykken læmole			
173		<u>S-800-31</u> <u>S-800-39</u>		1	
	1977	S-800-31 Etablering af vandkraftsøer ved den jyske vestkyst			
	1978	S-800-32 Lokalplanforslag til feriehotel i Ulfborg-Vemb kommune			
	1979	S-800-33 Bunkers på vestkysten			
	1979	S-800-35 Kystsikring ved Lønstrup Bæk's udløb i Vesterhavet			
	1980	S-800-36 Drøftelse af kystsikring i Ringkøbing amtskommune			
	1980	S-800-37 Rapport " Vestkysten 80"			
	1981	S-800-37-1 Strandfodring ved affaldsdepotet på Harboøre Tange			
	1981	S-800-39 Ralgravning ved Kollerup Strand			
174		<u>S-800-40</u>		1	
	1967	S-800-40 Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg I			
175		<u>S-800-40</u>		1	
	1967	S-800-40 Kystsikring ved Nørre Lyngby. Læg II			
176		<u>S-800-41</u> <u>S-800-42</u>		1	
	1981	S-800-41 Kystsikring af Vestkysten fra den kommunale momsfond			
	1980	S-800-42 Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-1980			
177		<u>S-800-42</u>		1	
	1980	S-800-42 Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
178		<u>S-800-42</u>		1	
	1980	S-800-42 Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
179		<u>S-800-42</u>		1	
	1980	S-800-42 Gennemgang af kystinspektoratets rapporter 1975-80			
180		<u>S-800-44</u> <u>S-800-46</u>		1	
	1981	S-800-44 Råstofindvinding på matrikel nummer 13 i Klim			
	1981	S-800-45 Fredning af strandenge ved Bøvling og Holmen			
	1982	S-800-46 Eventuelt tilskud til kystsikring ved Blåvand			
181		<u>S-800-47</u>		1	
	1982	S-800-47 Kystsikring, Sædding Strand			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
182	<u>S-800-48</u>	<u>S-800-51</u>		1	
	1959 S-800-48	Kystsikring ved Klitmøller			
	1982 S-800-49	Motelbyggeri i Krig-Vig			
	1982 S-800-50	Klitforstærkning ved Hovvig			
	1983 S-800-51	Kystsikring ved Fjand			
183	<u>S-800-52</u>	<u>S-800-56</u>		1	
	1983 S-800-52	Forslag til lov om bidrag til kystsikring i Ringkøbing amt			
	1984 S-800-54	Sikring af Mårup kirke			
	1986 S-800-55	Stormflodsskader ved vestkysten i november 1985			
	1986 S-800-56	Høfdeanlæg ved Kleppen			
184	<u>S-900-2</u>	<u>S-900-24</u>		1	
	1969 S-900-2	Kystsikring mellem Sæby og Sulbæk			
	1972 S-900-7	Kystsikring ud for Søkjær Dige			
	1972 S-900-9	Kystforholdene i Juelsminde kommune			
	1974 S-900-24	Høfdeanlæg ved Trelde Næs, Fredericia			
185	<u>S-900-25</u>			1	
	1967 S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg Va+Vb			
186	<u>S-900-25</u>			1	
	1967 S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VI			
187	<u>S-900-25</u>			1	
	1967 S-900-25	Kystsikring ved Skagen. Læg VII			
188	<u>S-900-26</u>	<u>S-900-36</u>		1	
	1974 S-900-26	Høfde ved Skæring Strand			
	1975 S-900-27	Ulovligt opførte høfder på Engelst Odde, Fur			
	1975 S-900-28	Høfder ved Gammelbro Camping, Årøsund			
	1975 S-900-29	Høfdeanlæg ved Vrinner's Strand			
	1975 S-900-31	Høfdeanlæg ved Pøt Strandby			
	1975 S-900-32	Etablering af to høfder ud for feriekolonien "Naldtang"			
	1976 S-900-36	Kystsikring ved Glyngøre Odde			
189	<u>S-900-44</u>	<u>S-900-64</u>		1	
	1976 S-900-44	Kystsikring i Floulev			
	1976 S-900-48	Kystsikring ved Glyngøre			
	1977 S-900-50	Kystsikring ved Ejsingholm			
	1977 S-900-52	Ændring af kystlinien ved Dueholm			
	1972 S-900-56	Ulovligt opført høfdebyggeri foretaget af Holger Pedersen			
	1977 S-900-58	Høfdebyggeri ved Sønderskoven			
	1977 S-900-60	Etablering af høfde ved Blans Strand, Als Fjord			
	1979 S-900-62	Kystbeskyttelse ved vestkysten			
	1977 S-900-64	Statstilskud til kystsikringsarbejde ved Lågmade i Egersund			
190	<u>S-900-65</u>	<u>S-900-72</u>		1	
	1978 S-900-65	Kystsikring ved Hellesø, Als			
	1977 S-900-66	Kystsikring ved Gullerup, Mors			
	1978 S-900-67	Kystsikring ved Hørup Klint			
	1978 S-900-68	Kystsikring i den sydlige del af Frederikshavn kommune			
	1978 S-900-69	Høfder ved Nappedam, Rønde kommune			
	1978 S-900-70	Ulovligt opført betonmur af rederiet C. Clausen A/S, Graasten			
	1977 S-900-71	Høfdeanlæg i Sønderborg kommune			
	1978 S-900-72	Savværk på søterritoriet i Kattegat			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
191	<u>S-900-73</u>	<u>S-900-81</u>		1	
	1978 S-900-73	Eventuel kystsikring ud for Rønvej på Jegindø			
	1979 S-900-75	Kystforholdene omkring Vemmingbund i Sønderjyllands amt			
	1979 S-900-76	Kystsikringsarbejder på matrikel nummer 369 Holm ejerlav			
	1979 S-900-77	Høfdeanlæg, Hadsund kommune			
	1979 S-900-78	Kystsikring ved Hvidbjerg Strand			
	1960 S-900-79	Høfder fra Lundingsvej til Lillebælts Alle' ved Østerstrand			
	1979 S-900-80	Mole for matrikel nummer 69 , Skovby			
	1979 S-900-81	Kystsikring ved Røgle by, Vejle amt			
192	<u>S-900-82</u>	<u>S-900-90</u>		1	
	1979 S-900-82	Etablering af kystsikringsanlæg ved Ørbyhage			
	1979 S-900-83	Kystsikringsanlæg matrikel nummer 5 ab, Houens Odde			
	1979 S-900-84	Høfdeanlæg etableret uden tilladelse ud for Dampskibsvej 17			
	1979 S-900-85	Kystsikring på Skallingen			
	1980 S-900-86	Kystsikring Grønninghoved Strand, Christiansfeld kommune			
	1980 S-900-87	Bygning af høfder langs kysten ud for Egense Skanse			
	1983 S-900-88	Deklaration vedrørende betonbro ved Kysing Næs			
	1981 S-900-90	Forsøgsanlæg på Skallingen			
193	<u>S-900-91</u>			1	
	1981 S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg I			
194	<u>S-900-91</u>			1	
	1981 S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg II			
195	<u>S-900-91</u>			1	
	1981 S-900-91	Kystsikring langs Limfjorden. Læg III+IV			
196	<u>S-900-92</u>	<u>S-900-105</u>		1	
	1982 S-900-92	Stormflodsskader på Geddal dige			
	1981 S-900-93	Kystsikring ud for Sæby Havn			
	1981 S-900-94	Kystnedbrydning ved Aggersborg i Løgstør kommune			
	1982 S-900-95	Hovedstandsættelse af høfder ved den nordlige kyst på Mors			
	1983 S-900-96	Kystsikringsanlæg øst for Ballebro			
	1983 S-900-97	Kystsikringsanlæg ved matrikel nummer 31h, Erritsø			
	1983 S-900-98	Kystsikring ud for "Fodmosen" Vadum Strand, Spøttrup			
	1984 S-900-99	Kystsikring på Endelave			
	1984 S-900-100	Råstofindvinding på søterritoriet i Limfjorden			
	1984 S-900-101	Vedrørende henkastning af affald på matrikel nr. 3a, Taulov			
	1984 S-900-102	Høfde ved Gudsø Vig			
	1985 S-900-103	Sandindvinding på matrikel nummer 93 Trelde by, Fredericia			
	1987 S-900-104	Stormflodsberedskab ved Limfjorden			
	1988 S-900-105	Ulovlig kystsikring ved Humlum			
197	<u>S-1000-1</u>	<u>S-1000-7</u>		1	
	1953 S-1000-1	Gilbjerghoved kystsikringsanlæg			
	1954 S-1000-1-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Gilbjerghoved			
	1968 S-1000-7	Opfyldning, Lundeborg			
198	<u>S-1000-24</u>	<u>S-1000-30-20-1</u>		1	
	1965 S-1000-24	Kystsikring, Dueodde			
	1974 S-1000-29	Kystsikring, Enebærodde			
	1958 S-1000-30	Kystsikring, Ålsgårde			
	1958 S-1000-30-20-1	Vedtægt for kystsikringslaget Ålsgårde, Boderne, Ellekilde			
199	<u>S-1000-34</u>	<u>S-1000-34-1</u>		1	
	1956 S-1000-34	Tisvilde kystsikringslag			
	1974 S-1000-34-1	Sankt Helenekilde kystsikringslag			
200	<u>S-1000-37</u>			1	
	1953 S-1000-37	Kystsikring ved Rågeleje strand. Læg I			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
201		<u>S-1000-37</u>			
	1953	S-1000-37			1
	1955	S-1000-37-20-1			
202		<u>S-1000-42</u>			1
	1975	S-1000-42			
	1977	S-1000-42-1			
	1975	S-1000-45			
	1985	S-1000-45-20-1			
	1976	S-1000-48			
	1953	S-1000-50			
203		<u>S-1000-51</u>			1
	1956	S-1000-51			
	1966	S-1000-51-20-1			
	1978	S-1000-52			
204		<u>S-1000-53</u>			1
	1955	S-1000-53			
	1953	S-1000-53-10			
	1956	S-1000-53-20-1			
	1976	S-1000-54			
	1976	S-1000-59			
	1977	S-1000-63			
	1977	S-1000-64			
205		<u>S-1000-66</u>			1
	1977	S-1000-66			
	1977	S-1000-67			
	1977	S-1000-68			
	1977	S-1000-69			
	1977	S-1000-71			
	1977	S-1000-72			
	1977	S-1000-73			
	1977	S-1000-74			
206		<u>S-1000-75</u>			1
	1977	S-1000-75			
	1977	S-1000-76			
	1977	S-1000-79			
	1978	S-1000-80			
	1978	S-1000-81			
	1978	S-1000-82			
207		<u>S-1000-83</u>			1
	1978	S-1000-83			
	1978	S-1000-84			
	1978	S-1000-86			
	1979	S-1000-87			
	1979	S-1000-88			
	1979	S-1000-89			
	1979	S-1000-90			
	1979	S-1000-91			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
208	<u>S-1000-93</u>	<u>S-1000-107</u>		1	
	1979 S-1000-93	Sikring af klitterne på "Hønen", Fanø kommune			
	1980 S-1000-94	Høfde ved Egholm, Agersø			
	1980 S-1000-95	Kystsikring ved Agernakke Klint, Roskilde Fjord			
	1980 S-1000-96	Kystnedbrydning på Anholt			
	1981 S-1000-97	Kystsikringsanlæg på Sevedø			
	1981 S-1000-98	Kystsikring ved Gniben, Sjællands Odde			
	1982 S-1000-99	Kystsikring ved Langø, Fyns Hoveds vestside			
	1982 S-1000-100	Stenhøfder ud for Hjalet, matrikel nummer 28a, Bakkebølle			
	1982 S-1000-101	Kystsikringsanlæg i Tollerup by, Melby			
	1982 S-1000-102	Kystsikring, Udsholt by			
	1982 S-1000-103	Kystsikring mellem Snekkersten Havn og Helsingør Statshavn			
	1982 S-1000-104	Kystsikring fra Hundested Havn til Kikhavn			
	1982 S-1000-105	Kystsikringsanlæg ud for grundejerforeningen Basbjerg			
	1982 S-1000-106	Kystsikring langs Hyldebo Strandvej, Sjællands Odde			
	1983 S-1000-107	Kystsikring ud for matrikel nummer 7d, Glænøvej i Skælskør			
209	<u>S-1000-108</u>	<u>S-1000-109</u>		1	
	1983 S-1000-108	Strandfodringsforsøg ved Hald Strand			
	1983 S-1000-109	Kystsikring, Vejby Strand			
210	<u>S-1000-111</u>	<u>S-1000-122</u>		1	
	1984 S-1000-111	Ulovligt moleanlæg ved Øster Skerninge			
	1985 S-1000-112	Bølgebrydere ved Udsholt Strand, Nordsjælland			
	1985 S-1000-113	Reparation af sandfanger i Lynæs Havn			
	1986 S-1000-114	Kystsikring ved Nøddebohuse, Hundested			
	1986 S-1000-115	Kystsikring ved Enøstranden, Næstved kommune			
	1986 S-1000-116	Klage over bølgebryder ud for matrikel nummer 5c, Holløse			
	1986 S-1000-117	Høfdeanlæg ud for matrikel nr. 490, Frølund By, Tårnby			
	1958 S-1000-118	Tilskyllet areal ud for matrikel nummer 22ab, Klostermarken			
	1988 S-1000-119	Høfder ud for matrikel nummer 53b, Strøby			
	1988 S-1000-122	Kystbeskyttelse på matrikel nummer 13g, Søndre Alslev By			
211	<u>S-1100-2</u>	<u>S-1200-3</u>		1	
	1972 S-1100-2	Lossepladser på søterritoriet			
	1978 S-1100-7	Arbejde i Danmark med sandsugere			
	1980 S-1100-8	Vejledning for inddæmning og opfyldning af arealer på søterritoriet			
	1981 S-1100-9	Naturgasledningens krydsning med Lillebælt			
	1982 S-1100-10	Udkast til besvarelse af folketingets miljø- og planlægningsudvalg			
	1965 S-1200-1	Opfyldning i Nybøl Nor ud for A/S Bachmann's Teglværk			
	1971 S-1200-3	Opfyldning i Limfjorden vest for Gøl Havn			
212	<u>S-1200-11</u>	<u>S-1200-12</u>		1	
	1967 S-1200-11	Opfyldning øst for Storodde Havn, Thisted			
	1960 S-1200-12	Opfyldning i Limfjorden			
213	<u>S-1200-13</u>	<u>S-1200-18</u>		1	
	1953 S-1200-13	Opfyldning af Sildekulen, Flensborg Fjord			
	1954 S-1200-14	Opfyldning ved Enstedværket			
	1970 S-1200-18	Opfyldning ved Kongsdal vest for cementfabrikken "Dania"			
214	<u>S-1200-21</u>			1	
	1968 S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg I			
215	<u>S-1200-21</u>	<u>S-1200-24</u>		1	
	1968 S-1200-21	Opfyldning i Limfjorden, Lindholm fyldplads. Læg II			
	1969 S-1200-23	Inddæmning i krebsehavet ved Aså			
	1967 S-1200-24	Opfyldning af fjorden ved Hjarbæk			
216	<u>S-1200-26</u>			1	
	1972 S-1200-26	Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg I			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
217		<u>S-1200-26</u>		1	
	1972	S-1200-26 Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg II			
218		<u>S-1200-26</u>		1	
	1972	S-1200-26 Opfyldning syd for Rønnerne ved Frederikshavn. Læg III			
219		<u>S-1200-29</u> <u>S-1200-31</u>		1	
	1971	S-1200-29 Bademole ved Stejlgabet i Dokkedal, Sejlflod kommune			
	1958	S-1200-31 Opfyldning syd for Horsens Havn			
220		<u>S-1200-32</u> <u>S-1200-36</u>		1	
	1972	S-1200-32 Opfyldning i Spang Nor, Augustenborg Fjord			
	1956	S-1200-34 Ny mole på Branden-side			
	1959	S-1200-35 Opfyldning i Horsens Fjord			
	1972	S-1200-36 Opfyldning på Mors i forbindelse med bygning af Sallingsundbroen			
221		<u>S-1200-39</u> <u>S-1200-43</u>		1	
	1972	S-1200-39 Opfyldning syd for Strandby Havn			
	1973	S-1200-43 Opfyldning ved Havnevej i Egersund			
222		<u>S-1200-47</u> <u>S-1200-55</u>		1	
	1961	S-1200-47 Vejdæmning over Mariager fjord, godset Overgaard			
	1975	S-1200-55 Opfyldning syd for Sæby Havn			
223		<u>S-1200-61</u> <u>S-1200-68</u>		1	
	1975	S-1200-61 Opfyldning ved Vejle Fjord, Andkær By			
	1975	S-1200-65 Berigtigelse af kystlinien, Skodsbøl, Broager sogn			
	1976	S-1200-66 Opfyldning i Stenballesund, Horsens Fjord			
	1976	S-1200-67 Opfyldning nord for Struer langs Venø Bugt			
	1976	S-1200-68 Opfyldning ved Hou Havn, Hals kommune			
224		<u>S-1200-69</u>		1	
	1953	S-1200-69 Cheminova, Rønland. Læg I			
225		<u>S-1200-69</u>		1	
	1953	S-1200-69 Cheminova, Rønland. Læg II			
226		<u>S-1200-69</u>		1	
	1953	S-1200-69 Cheminova, Rønland. Læg III			
227		<u>S-1200-69</u>		1	
	1953	S-1200-69 Cheminova, Rønland. Læg IV			
228		<u>S-1200-69</u>		1	
	1953	S-1200-69 Cheminova, Rønland. Læg V			
229		<u>S-1200-71</u> <u>S-1200-76</u>		1	
	1976	S-1200-71 Opfyldning ved Glatved Strand			
	1977	S-1200-72 Udstykning af matrikel nummer 1p, Stevn By, Vive sogn			
	1977	S-1200-73 Opfyldning i Ebeltoft Vig			
	1977	S-1200-74 Etablering af fugleø på "Krabborre" i Gudsø Vig			
	1977	S-1200-75 Landevej 535, forlægning ved Torum og Selde			
	1977	S-1200-76 Opfyldning af Limfjorden til Lindholm Strandpark			
230		<u>S-1200-77</u> <u>S-1200-78</u>		1	
	1977	S-1200-77 Opfyldning ved Tangkrogen i Århus			
	1977	S-1200-78 Opfyldning ved matrikel nummer 9a, Sejet by, Uth sogn			
231		<u>S-1200-80</u>		1	
	1978	S-1200-80 Opfyldning ved Øster Hurup Havn			
232		<u>S-1200-81</u> <u>S-1200-89</u>		1	
	1978	S-1200-81 Opfyldning af Lillestrand matrikel nummer 9, Glud by og sogn			
	1978	S-1200-82 Opfyldning i Klosterfjorden			
	1978	S-1200-83 Opfyldning til erhvervsområde, Løgstør			
	1969	S-1200-85 Fyldplads i Vester Hassing			
	1978	S-1200-86 Uddybning af Tunø Havn			
	1961	S-1200-87 Landvindingsarbejder ved øen i Limfjorden			
	1980	S-1200-89 Dæmning ved vestsiden af øen Egholm			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
233		<u>S-1200-90</u>			1
	1980	S-1200-90			
	1980	S-1200-91			
	1981	S-1200-92			
	1980	S-1200-93			
234		<u>S-1200-94</u>			1
	1981	S-1200-94			
	1981	S-1200-95			
	1982	S-1200-97			
	1987	S-1200-98			
	1982	S-1200-99			
	1983	S-1200-100			
235		<u>S-1200-101</u>			1
	1984	S-1200-101			
	1984	S-1200-102			
	1984	S-1200-103			
236		<u>S-1200-104</u>			1
	1984	S-1200-104			
	1985	S-1200-105			
	1985	S-1200-106			
	1985	S-1200-107			
237		<u>S-1200-108</u>			1
	1985	S-1200-108			
	1985	S-1200-109			
	1986	S-1200-110			
	1986	S-1200-111			
	1986	S-1200-112			
	1986	S-1200-113			
	1987	S-1200-114			
238		<u>S-1200-115</u>			1
	1987	S-1200-115			
	1987	S-1200-117			
	1987	S-1200-118			
	1988	S-1200-119			
	1988	S-1200-120			
	1988	S-1200-121			
	1988	S-1200-122			
	1988	S-1200-123			
239		<u>S-1300-1</u>			1
	1964	S-1300-1			
240		<u>S-1300-2</u>			1
	1964	S-1300-2			
241		<u>S-1300-3</u>			1
	1956	S-1300-3			
242		<u>S-1300-5</u>			1
	1967	S-1300-5			
243		<u>S-1300-7</u>			1
	1953	S-1300-7			
	1958	S-1300-8			
244		<u>S-1300-11</u>			1
	1953	S-1300-11			
245		<u>S-1300-11</u>			1
	1953	S-1300-11			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
246		<u>S-1300-13</u>			1
	1971	S-1300-13			
	1953	S-1300-14			
247		<u>S-1300-15</u>			1
	1956	S-1300-15			
248		<u>S-1300-15</u>			1
	1956	S-1300-15			
249		<u>S-1300-23</u>			1
	1958	S-1300-23			
	1969	S-1300-24			
	1954	S-1300-26			
250		<u>S-1300-27</u>			1
	1966	S-1300-27			
	1956	S-1300-33			
	1954	S-1300-34			
251		<u>S-1300-35</u>			1
	1963	S-1300-35			
	1961	S-1300-37			
	1953	S-1300-40			
	1964	S-1300-41			
252		<u>S-1300-43</u>			1
	1969	S-1300-43			
	1969	S-1300-47			
	1972	S-1300-52			
253		<u>S-1300-57</u>			1
	1957	S-1300-57			
254		<u>S-1300-57</u>			1
	1957	S-1300-57			
	1973	S-1300-66			
255		<u>S-1300-71</u>			1
	1966	S-1300-71			
256		<u>S-1300-71</u>			1
	1976	S-1300-71			
257		<u>S-1300-71</u>			1
	1976	S-1300-71			
258		<u>S-1300-78</u>			1
	1958	S-1300-78			
	1959	S-1300-82			
	1974	S-1300-83			
259		<u>S-1300-85</u>			1
	1974	S-1300-85			
	1987	S-1300-86			
	1975	S-1300-88			
	1975	S-1300-89			
260		<u>S-1300-92</u>			1
	1975	S-1300-92			
	1960	S-1300-93			
	1979	S-1300-93-1			
261		<u>S-1300-93-2</u>			1
	1979	S-1300-93-2			
	1975	S-1300-95			
	1976	S-1300-102			
	1976	S-1300-105			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
262		<u>S-1300-108</u>			1
	1977	S-1300-108 Landvindingsarbejder i Smålandshavet			
263		<u>S-1300-113</u>			1
	1977	S-1300-113 Opfyldning af nordkysten på Farø			
	1958	S-1300-115 Opfyldning af areal ved Kerteminde Fjord			
	1977	S-1300-116 Indpumpning af sand ved Dansk Folkeferie, Karrebæksminde			
	1978	S-1300-117 Landvindingsprojekt betegnet "Sydsjællandsplanen			
	1981	S-1300-118 Opfyldning ud for matrikel nummer 145c, Skælskør			
	1978	S-1300-119 Broforbindelse, Langø			
	1978	S-1300-121 Opfyldning nord for Kastrup Havn			
264		<u>S-1300-123</u>			1
	1978	S-1300-123 Anlæg af skydeanlæg ved Hyllekrog			
	1979	S-1300-124 Opfyldning ved Egebjergvej, Nykøbing Sjælland			
	1979	S-1300-126 Kunstig ø til deponering af flyveaske, Jammerlandsbugten			
265		<u>S-1300-127</u>			1
	1961	S-1300-127 Opfyldning ved Bandholm Havn			
	1964	S-1300-128 Opfyldning ved Roskilde Fjord			
	1980	S-1300-129 Opfyldning ved landingen i Troense			
	1980	S-1300-130 Klage over klappning i Dalby Bugt, Odense Havn			
	1976	S-1300-131 Dageløkke Havn			
	1980	S-1300-132 Afstæelser til offentlig vej, Rønne			
266		<u>S-1300-134</u>			1
	1980	S-1300-134 Kystsikring ved Stevnsvej 13-15, Strøby Egede			
	1980	S-1300-135 Opfyldning mellem Odense Kanal og Seden Strand			
	1961	S-1300-136 Opfyldning ved Rørvig Havn			
	1981	S-1300-138 Opfyldning af stålpram, erstatning af pontonbro, Frederiksværk			
267		<u>S-1300-139</u>			1
	1981	S-1300-139 Askedepot, Stignæsværket			
	1969	S-1300-140 Inddæmning af Henninge Nor			
	1981	S-1300-141 Inddæmning, Koklapperne, Tårnby			
	1982	S-1300-142 Fejøl fyldplads			
268		<u>S-1300-143</u>			1
	1982	S-1300-143 Opfyldning ved Hotel Fåborg Fjord			
	1984	S-1300-144 Opfyldning i forbindelse med fast forbindelse over Guldborgsund			
	1984	S-1300-145 Midlertidig opfyldninger i Svendborgsund			
	1984	S-1300-146 Indvinding af areal ved Assens sukkerfabrik			
	1984	S-1300-147 Opfyldning ved Siø			
	1984	S-1300-148 Midlertidige arbejdsdæmninger, Skårupøre Sund			
269		<u>S-1300-150</u>			1
	1984	S-1300-150 Opfyldning nord for Kronprins Frederiks Bro, Frederikshavn			
	1984	S-1300-151 Ulovlig opfyldning ud for Kystvej 16-18, Vindeby			
	1985	S-1300-152 Opfyldning ved Hotel Marienlyst i Helsingør			
	1985	S-1300-153 Opfyldning og matrikulering ved Skælskør Fjord			
	1955	S-1300-154 Matrikulering af opfyldt areal ved Ærøskøbing			
	1985	S-1300-155 Fyldplads ved Lindholmsvej, Nyborg			
	1985	S-1300-156 Indpumpning af slam, Pouls Vig, Næstved			
	1985	S-1300-157 Anlæg af Fjordstien, Holbæk			
270		<u>S-1300-158</u>			1
	1986	S-1300-158 Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg I			
271		<u>S-1300-158</u>			1
	1986	S-1300-158 Losseplads ved Avedøre Holme, inddæmning. Læg II			
	1986	S-1300-159 Opfyldning af areal ved Frederikssund			
	1986	S-1300-160 Opfyldning, Middelfart Lystbådehavn			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
272		<u>S-1300-161</u>			
	1987	S-1300-161			
	1968	S-1300-162			
	1987	S-1300-163			
273		<u>S-1300-164</u>			
	1988	S-1300-164			
	1988	S-1300-167			
	1988	S-1300-168			
	1988	S-1300-169			
	1988	S-1300-170			
	1972	S-1400-1			
	1972	S-1400-2			
	1970	S-1400-4			
274		<u>S-1400-4</u>			
	1970	S-1400-4			
	1978	S-1400-12			
	1978	S-1400-13			
	1982	S-1400-14			
	1982	S-1400-15			
275		<u>S-1500-8-1</u>			
	1982	S-1500-8-1			
	1968	S-1500-24			
	1973	S-1500-46			
	1959	S-1500-53			
276		<u>S-1500-55</u>			
	1974	S-1500-55			
	1976	S-1500-60			
	1976	S-1500-61			
	1976	S-1500-62			
	1977	S-1500-67			
	1977	S-1500-70			
	1977	S-1500-71			
	1977	S-1500-72			
	1977	S-1500-73			
		<u>S-1300-163</u>			
		Opfyldning, København's Lufthavn			
		Opfyldning ud for matrikel nummer 5bd, Himmelev			
		Sandindvinding nord for Karrebæksminde			
		<u>S-1400-4</u>			
		Opfyldning ved Assens, lokalplan for Hotel Assens			
		Opfyldning syd for Hundested Havn			
		Opfyldning ved Søby Monnet, Tåsinge			
		Opfyldning ud for matrikel nummer 28a, Søby			
		Opfyldning ud for matrikel nummer 33, Søby			
		Transport af farlige kemikalier			
		Udløbsledninger			
		Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
		<u>S-1400-15</u>			
		Retningslinier for udlægning af kabler og udløbsledninger			
		Transmissionsledninger for naturgas			
		Overdragelse af visse sager til Handelsministeriet			
		Rørledning for transport af råolie. Vesterhavet til Fredericia			
		Kabelforbindelse over Hjarnø Sund. Kloakering mod Binderup			
		<u>S-1500-53</u>			
		Søkabelanlæg mellem Ellekilde Hage og Domsten			
		El-kabel mellem Vigelsø og Klintebjerg			
		Udlægning af 60 Kilowatt søkabel i Egersund			
		2 stk. 250 kilowatt søkabler i Skagerak fra Norge til Jylland			
		<u>S-1500-73</u>			
		10 kilowatt søkabel mellem Sønderby Strand og Endelave			
		Søkabel fra Bornholm til Sverige			
		Stærkstrømskabel for rederiet A.P.Møller's skibe i Sandvig, Als			
		Kabel fra England til Danmark			
		Kabelrør, Guldborgsund, KTAS (Københavns Telefon Aktieselskab)			
		Kabel mellem Avernakø og Korshavn			
		Udvidelse af kabelgrav under Masnedsund			
		Udløbsledninger, fjernvarmeledninger under Masnedsund			
		Oplægning af tankskibe i Sandvigbugten			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
277	<u>S-1500-74</u>	<u>S-1500-94</u>		1	
	1977 S-1500-74	10 kilowatt kabelanlæg i Agersø Sund			
	1978 S-1500-75	Kabel til "RAS MÆRSK" og "REGINA MÆRSK"			
	1957 S-1500-76	Kabelfelt mellem Esbjerg og Fanø			
	1978 S-1500-77	Kabel fra Brohave, Fyn til Nordlangeland			
	1978 S-1500-78	Nedspuling af elkabler til fyrbelysning ved Udbyhøj			
	1966 S-1500-79	Ulykke på Ketting Nor ved passage under luftledning			
	1978 S-1500-80	Kabel, København-Rønne-Bielice (Polen)			
	1979 S-1500-81	Kabel mellem Blanc Hoved og øen Lindholm			
	1979 S-1500-82	10 kilowatt kabel under Orø Østerløb			
	1979 S-1500-83	Kabel mellem Sjælland og Sverige			
	1980 S-1500-85	Lavspændingskabel mellem Hornsherred og Eskildsø			
	1980 S-1500-86	Søkabel fra Skårup til Fæbæk			
	1980 S-1500-87	60 kilowatt kabel i Als Fjord mellem Ballebro og Hardeshøj			
	1980 S-1500-88	Dragning af søkabler til fyrbåde i Nakskov Fjord			
	1980 S-1500-89	Udlægning af 10 kilowatt højspændingsledning, Salling og Fur			
	1981 S-1500-90	Multiplex-kabelanlæg på strækningen Holbæk og Asnæs			
	1981 S-1500-91	10 kilowatt søkabel i Haderslev Fjord - Stevelt og Havgyden			
	1984 S-1500-92	El-kabel og rentvandsledning over Hjarnø Sund			
	1986 S-1500-93	Vandkabel fra Rødby til Puttgarten			
	1988 S-1500-94	Luftledning over Limfjorden ved Vendsysselværket			
278	<u>S-1600-3</u>	<u>S-1600-7</u>		1	
	1971 S-1600-3	Sugeledning i Limfjorden			
	1970 S-1600-7	Spildevandsledning fra Grinstedsværkets fabrik			
279	<u>S-1600-8</u>	<u>S-1600-24</u>		1	
	1971 S-1600-8	Udløbsledning og forbindelsesledning i Limfjorden ved Nr. Sundby			
	1970 S-1600-9	Kloak-og afløbsledning ved Mommark Camping			
	1980 S-1600-11	Kølevandsindsugningsledning for Nordalim aktieselskab, Århus			
	1971 S-1600-17	Spildevandsudløb i Vejle Fjord ved Vognkær Enge			
	1969 S-1600-24	Udløbsledning ved Haslevgårde syd for Øster Hurup Havn			
280	<u>S-1600-28</u>	<u>S-1600-35</u>		1	
	1972 S-1600-28	Fjernelse af kloakledning i Lillebælt ved Erritsø			
	1972 S-1600-31	Udløbsledning i Mariager Fjord øst for Hadsund fiskerihavn			
	1972 S-1600-34	Udløbsledning i Ebeltoft Vig, Sølystgård Camping, Fuglesøcentret			
	1972 S-1600-35	Udløbsledning i Kattegat ved Fornæs, Grenå kommune			
281	<u>S-1600-36</u>	<u>S-1600-47</u>		1	
	1972 S-1600-36	Ændring af udløbsledning i Jammerland Bugt			
	1972 S-1600-38	Udløbsledning ved Nyøbing Mors Havn			
	1969 S-1600-39	Udløbsledning ved Sønderby på Kegnæs			
	1972 S-1600-40	Kloakudløb fra Gråsten Slakteri i Gråsten Havn			
	1965 S-1600-41	Spildevandsledning nord for Dalsgårde, Flensborg Fjord			
	1965 S-1600-47	Udløbsledninger i Vejle Fjord ved Strandhuse, Juelsminde			
282	<u>S-1600-48</u>	<u>S-1600-50</u>		1	
	1964 S-1600-48	Klage over udløbsledning i Lillebælt, Fredericia Centralrenseanlæg			
	1973 S-1600-49	Udløbsledning fra Jysk Nervesanatorium i Vejle Fjord			
	1973 S-1600-50	Udløbsledning ved Hals			
283	<u>S-1600-51</u>	<u>S-1600-53</u>		1	
	1973 S-1600-51	Dykkerkontrol af udløbsledning i Kattegat fra Sæby renseanlæg			
	1973 S-1600-52	Udløbsledning for spildevand fra renseanlæg, Tversted			
	1973 S-1600-53	Frederikshavn centralrenseanlæg			
284	<u>S-1600-55</u>	<u>S-1600-57</u>		1	
	1973 S-1600-55	Udløbsledning fra Kolding centralrenseanlæg i Lillebælt			
	1973 S-1600-56	Udløbsledning i Alssund fra kursusejendom "Sandbjerg", Sundved			
	1973 S-1600-57	Udløbsledning til Limfjorden fra Attrup renseanlæg, Brovst			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
285		<u>S-1600-59</u>			
	1973	S-1600-59			
	1973	S-1600-60			
	1973	S-1600-63			
	1973	S-1600-64			
286		<u>S-1600-65</u>			
	1973	S-1600-65			
	1973	S-1600-68			
	1973	S-1600-73			
	1974	S-1600-75			
	1974	S-1600-78			
287		<u>S-1600-80</u>			
	1974	S-1600-80			
	1974	S-1600-83			
	1974	S-1600-84			
	1974	S-1600-85			
	1974	S-1600-86			
	1974	S-1600-89			
	1975	S-1600-91			
288		<u>S-1600-93</u>			
	1975	S-1600-93			
	1975	S-1600-96			
	1975	S-1600-98			
	1967	S-1600-99			
289		<u>S-1600-102</u>			
	1976	S-1600-102			
	1976	S-1600-103			
	1976	S-1600-106			
	1962	S-1600-107			
290		<u>S-1600-108</u>			
	1976	S-1600-108			
	1976	S-1600-109			
	1976	S-1600-111			
	1976	S-1600-112			
291		<u>S-1600-114</u>			
	1958	S-1600-114			
292		<u>S-1600-116</u>			
	1976	S-1600-116			
	1976	S-1600-117			
	1967	S-1600-120			
	1976	S-1600-121			
	1977	S-1600-122			
	1977	S-1600-123			
293		<u>S-1600-125</u>			
	1977	S-1600-125			
	1977	S-1600-126			
	1977	S-1600-127			
	1977	S-1600-128			
		<u>S-1600-64</u>			
		Udløbsledning fra Marselisborg rensesværk			
		Rørledning ved Halk Strand, Haderslev			
		Vejleffjord Højere Skole, spildevands- og regnvandsledning			
		Udløbsledning fra Gammelmark Camping ved Vemmingbund			
		<u>S-1600-78</u>			
		Udløbsledning ved Kodals rende, Løkken-Vrå kommune			
		Etablering af mekanisk-biologisk renses anlæg ved Nibe			
		Udledning af spildevand i Ålbæk Bugt			
		Udløbsledning fra Jegindø rensningsanlæg til Tambosund			
		Udløbsledning fra Vig Centralrenses anlæg, Juelsminde			
		<u>S-1600-91</u>			
		Udledning af regnvand og spildevand fra Erritsø, Lillebælt			
		Spildevandsledning i Limfjorden fra Superfos aktieselskab			
		Udløbsledning i Flensborg Fjord ved Huk			
		Udløbsledning fra tidligere aktieselskab Nestle Nordisk			
		Spildevandsledning fra Vinkelhage til Rønbjerg hage, Lemvig			
		Ålborg kommunes spildevandsledning under Limfjorden			
		Udløbsledning fra Aså renses anlæg			
		<u>S-1600-99</u>			
		Fjernelse af indsugningsledning i Boeslum Bugt - Holme Strand			
		Svineslagteriet i Blans, udløbsledning			
		Overløbsledning i Lillebælt øst for Erritsø			
		Kloakledning ved Junget Øre i Risgårde Bredning i Limfjorden			
		<u>S-1600-107</u>			
		Udløbsledninger i Mriager Fjord			
		Kloakudløb ved Rønbjerg Hage ved den østlige side af Lemvig			
		Udløbsledning fra Skibdal til Kås Bredning i Limfjorden			
		Spildevandsledning ved Vesterø Havn, Læsø			
		<u>S-1600-112</u>			
		Havledning i Flensborg Fjord ud for Kollund Østerskov, Bov			
		Spildevandsledning ved Brejning i Børkop			
		Afløbsledning ved Fredericia Cellulosefabrik			
		Udløbsledning ved Odden i Glyngøre			
		Superfos ansøgning til ændring af udløbsledning i Lille-Bælt			
		<u>S-1600-123</u>			
		Renses anlæg - kloakering vest for Hou Havn, Århus			
		Udløbsledning i Hjelm Dyb ved Boeslum Strand			
		Udløbsledning i Saxild Bugt fra Kjelsdam Mejeri			
		Udløbsledning for rensed spildevand Aggersund, Fjerreitslev			
		Rensningsanlæg og udløbsledning ved Knebel			
		Dykkerkontrol af udløbsledning Tyverenden, Hammerhavnen			
		<u>S-1600-128</u>			
		Havledning i Åbenrå Fjord ud for Gammel Skovbøl			
		Udløbsledning ved Saxild-Boulstrup			
		Udløbsledning i Mariager Fjord, Bilfragmentering			
		Udløbsledning i Vesterhavet ved Agger			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
294		<u>S-1600-130</u>			
	1977	S-1600-130			
	1977	S-1600-131			
	1977	S-1600-132			
	1977	S-1600-134			
	1977	S-1600-135			
	1977	S-1600-137			
	1966	S-1600-138			
	1978	S-1600-139			
		<u>S-1600-139</u>			
		Mariager rensningsanlæg			
		Assens rensningsanlæg i Mariager Fjord			
		Vandledning til Manø gennem Vadehavet			
		Udløbsledning fra Østerby renseanlæg, Læsø			
		Udløbsledning Gjøl-Åbybro kommune			
		Spildevandstrykledning på søterritoriet ved Øster Hurup			
		Trykvandsledning under Norsminde Fjord			
		Udløbsledning i Mariager Fjord			
295		<u>S-1600-140</u>			
	1978	S-1600-140			
	1978	S-1600-141			
	1978	S-1600-142			
	1978	S-1600-143			
		<u>S-1600-143</u>			
		Udløbsledning ved Hyby Lund til Tragten i Lillebælt			
		Udløbsledninger i Limfjorden fra Ålborg renseanlæg Vest			
		Spildevandsledning i Alssund, Sønderborg			
		Udløbsledning fra Gravenshoved Kostskole, Lillebælt			
296		<u>S-1600-144</u>			
	1978	S-1600-144			
	1978	S-1600-145			
	1958	S-1600-146			
		<u>S-1600-146</u>			
		Fjernvarmeanlæg, Ålborg-Nørre Sundby under Limfjorden			
		Thisted rensningsanlæg			
		Cheminovas afløbsledning ved hofde 42/43 i Vesterhavet			
297		<u>S-1600-147</u>			
	1978	S-1600-147			
	1978	S-1600-148			
		<u>S-1600-148</u>			
		Udløbsledning i Nissum Bredning ved Kallerup Kær			
		Udløbsledning fra Hirtshals renseanlæg til Nordsøen			
298		<u>S-1600-150</u>			
	1957	S-1600-150			
	1979	S-1600-151			
	1979	S-1600-152			
	1969	S-1600-153			
	1979	S-1600-154			
	1979	S-1600-155			
	1979	S-1600-156			
		<u>S-1600-156</u>			
		Udløbsledning fra Østerstrand renseanlæg, Morsø			
		Renseanlæg og udløbsledning i Årøsund, Haderslev			
		Udløbsledning ved Snoghøj Færgeleje			
		Spølleledning i Mariager Fjord, De danske Spritfabrikker, Hobro			
		Udløbsledning i Mariager Fjord, Søndre Renseanlæg, Hobro			
		Udløbsledning ved Sallingsund - Kybehuse-Vile Vestergård			
		Udløbsledning i Venø Bugt, Nørgårdsvej, Struer			
299		<u>S-1600-157</u>			
	1979	S-1600-157			
	1979	S-1600-158			
	1979	S-1600-159			
	1980	S-1600-161			
	1980	S-1600-162			
		<u>S-1600-162</u>			
		Udløbsledning ved Snoghøj Strand, Fredericia			
		Spildevandsledning ved Nibe kommune			
		Udløbsledning i Lillebælt fra sommerlejr "Lyngsbo", Erritsø			
		Studstrupværkets kølevandsudledning			
		Udløbsforholdene for Spangå, Visby Bredning			
300		<u>S-1600-163</u>			
	1980	S-1600-163			
	1980	S-1600-165			
	1980	S-1600-166			
	1979	S-1600-168			
		<u>S-1600-168</u>			
		Udledning af saltvand ved Lovns Bredning			
		Udløbsledning ved "Det grå Fyr", Skagen			
		Pejleboringer øst for Rønland ved Harboøre Tange			
		Aarø renseanlæg			
301		<u>S-1600-169</u>			
	1958	S-1600-169			
	1956	S-1600-170			
	1966	S-1700-9			
	1972	S-1700-11			
		<u>S-1700-13</u>			
		Afløbsforholdene ved "Kilen", Struer Bugt			
		Saltvandspumpeledning ved Bangsbostrand, Frederikshavn			
		Kloakering, Middelfart-Karslunde			
		Spildevandsledning ud for campingplads ved Smørmosen			
		Rensningsanlæg og kloakering i Helnæs Bugt			
302		<u>S-1700-15</u>			
	1970	S-1700-15			
	1972	S-1700-16			
	1970	S-1700-19			
	1970	S-1700-21			
	1970	S-1700-22			
	1970	S-1700-23			
	1970	S-1700-24			
		<u>S-1700-24</u>			
		Udledning af skyllevand fra Nakskov Sukkerfabrik			
		Kloakering i og ved Røjlemose, Strib			
		Spildevandsledning ved Marstal Skibsværft			
		Udløbsledning til Skårupøre Sund ved Mejerivej			
		Kloakudløb øst for den gamle brodæmning i Thurø			
		Havledninger i Svendborg kommune			
		Kloakudløb vest for Thurøbroen på Fynssiden			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
303	<u>S-1700-25</u>	<u>S-1700-37</u>		1	
	1965 S-1700-25	Udløbsledning til Kattegat ved Lumsås, Sjællands Odde			
	1972 S-1700-28	Udlægning af plastledninger fra renseanlæg i Helletofte			
	1972 S-1700-32	Kloakudløbsledning i Pilekrogen ved Troense, Svendborgsund			
	1972 S-1700-35	Kloakudløb ved Blåby, Thurø			
	1954 S-1700-37	Strøby Egede kloak			
304	<u>S-1700-38</u>	<u>S-1700-47</u>		1	
	1972 S-1700-38	Kloakering i Ommel, Marstal kommune			
	1964 S-1700-40	Spildevandsledning i Lillebælt - Nordisk Kabel- og Trådfabrik			
	1972 S-1700-42	Udløbsledning i Storebælt ved Strandalleen			
	1970 S-1700-45	Udløbsledning ved Ballen Strand, Egebjerg kommune			
	1968 S-1700-47	Spildevandsledning ved Sønderstrand syd for Asnæs			
305	<u>S-1700-48</u>	<u>S-1700-54</u>		1	
	1970 S-1700-48	Kloakudløb ved Skovbo Strand, Svendborgsund			
	1972 S-1700-49	Spildevandsledning nord for den nye Lillebæltsbro			
	1972 S-1700-50	Spildevandsledning ved Rørkærvej ud for Strib Motel			
	1972 S-1700-51	Spildevandsledning ved Korsvejs Alle Nord for Strib, Røjlemose			
	1972 S-1700-54	Spildevandsledning ved Teglgårdsbroen, Middelfart			
306	<u>S-1700-55</u>	<u>S-1700-62</u>		1	
	1973 S-1700-55	Udløbsledning ved Pedersker			
	1972 S-1700-56	Udløbsledning ved Kystvej, Vindeby, Svendborg kommune			
	1972 S-1700-57	Udløbsledning ved Åbyskov, Svendborg kommune			
	1972 S-1700-59	Kloakledning 80 meter vest for gammel bådehavn, "Lunden"			
	1972 S-1700-60	Udløbsledning syd for Troense Lodsbro			
	1972 S-1700-61	Kloakudløb vest for arbejdsplatformen ved Svendborgsundsbro			
	1972 S-1700-62	Kloakudløb øst for Svendborgsundbroen			
307	<u>S-1700-64</u>	<u>S-1700-72</u>		1	
	1972 S-1700-64	Spildevandsledning nord for Falsled Havn i Helnæsbugten			
	1973 S-1700-67	Udløbsledning i Lejre Vig			
	1973 S-1700-69	Spildevandsledning fra Klemensker, Bornholm			
	1973 S-1700-70	Udløbsledning i Thisted Bredning ved Sennels			
	1973 S-1700-71	Kloakering ved Vesterby Fejø, Ravnsborg			
	1973 S-1700-72	Rensningsanlæg "Nordkysten" i Hornbæk-Helsingør kommune			
308	<u>S-1700-73</u>	<u>S-1700-83</u>		1	
	1956 S-1700-73	Udløbsledning Frederikssund renseanlæg, Kalvø-Roskilde Fjord			
	1973 S-1700-77	Udløbsledning ved Rønne kommune			
	1973 S-1700-79	Udløbsledning mellem Fyn og Langeland fra Dageløkke Marina			
	1973 S-1700-83	Udløbsledninger, Svendborg kommune			
309	<u>S-1700-84</u>	<u>S-1700-91</u>		1	
	1974 S-1700-84	Udløbsledning ved Nordenbro, Langeland			
	1974 S-1700-86	Udløbsledning ved Bratten, Svendborg kommune			
	1972 S-1700-87	Udløbsledning ved Stenodden Sommerland, Tåsinge			
	1974 S-1700-90	Slamledning over Korsør Nor			
	1974 S-1700-91	Etablering af udløbsledning fra pumpestation på Tunø			
310	<u>S-1700-94</u>	<u>S-1700-98</u>		1	
	1974 S-1700-94	Udløbsledning fra A/S Ferrosan, Køge Bugt			
	1974 S-1700-95	Udløbsledning fra Kemisk værk Køge, Køge Bugt			
	1974 S-1700-96	Udløbsledning i Øresund ud for Larsensvej, Vedbæk			
	1974 S-1700-97	Kloakudløb ved Bukkemose på Langeland			
	1974 S-1700-98	Kloakledning langs Nysted Nor			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
311		<u>S-1700-101</u>			
	1974	S-1700-101			
	1975	S-1700-105			
	1975	S-1700-107			
	1975	S-1700-108			
312		<u>S-1700-109</u>			
	1975	S-1700-109			
	1975	S-1700-110			
	1975	S-1700-111			
	1975	S-1700-114			
313		<u>S-1700-115</u>			
	1975	S-1700-115			
	1975	S-1700-116			
	1975	S-1700-117			
	1975	S-1700-118			
314		<u>S-1700-119</u>			
	1975	S-1700-119			
	1975	S-1700-121			
315		<u>S-1700-123</u>			
	1975	S-1700-123			
	1975	S-1700-124			
	1976	S-1700-127			
	1976	S-1700-129			
	1976	S-1700-131			
316		<u>S-1700-132</u>			
	1976	S-1700-132			
	1976	S-1700-133			
	1976	S-1700-134			
	1976	S-1700-137			
	1976	S-1700-140			
317		<u>S-1700-141</u>			
	1976	S-1700-141			
318		<u>S-1700-142</u>			
	1976	S-1700-142			
	1976	S-1700-143			
	1977	S-1700-145			
	1975	S-1700-146			
	1977	S-1700-148			
	1977	S-1700-149			
319		<u>S-1700-150</u>			
	1977	S-1700-150			
	1977	S-1700-151			
	1977	S-1700-153			
	1977	S-1700-154			
320		<u>S-1700-155</u>			
	1977	S-1700-155			
	1977	S-1700-156			
	1977	S-1700-157			
	1977	S-1700-158			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
321		<u>S-1700-159</u>			
	1977	S-1700-159			
	1977	S-1700-160			
	1977	S-1700-161			
	1978	S-1700-162			
	1978	S-1700-163			
322		<u>S-1700-165</u>			
	1978	S-1700-165			
	1978	S-1700-166			
	1978	S-1700-167			
	1978	S-1700-168			
	1978	S-1700-169			
323		<u>S-1700-170</u>			
	1978	S-1700-170			
	1978	S-1700-171			
	1978	S-1700-172			
	1978	S-1700-173			
	1978	S-1700-174			
324		<u>S-1700-175</u>			
	1979	S-1700-175			
	1979	S-1700-176			
	1979	S-1700-177			
	1979	S-1700-178			
	1979	S-1700-179			
325		<u>S-1700-180</u>			
	1979	S-1700-180			
	1979	S-1700-181			
	1979	S-1700-182			
	1979	S-1700-184			
	1979	S-1700-185			
326		<u>S-1700-189</u>			
	1980	S-1700-189			
	1984	S-1700-190			
	1981	S-1700-191			
	1983	S-1700-192			
	1984	S-1700-193			
327		<u>S-1700-194</u>			
	1986	S-1700-194			
	1988	S-1700-195			
	1988	S-1700-196			
	1988	S-1700-197			
	1973	S-1800-6			
328		<u>S-1800-10</u>			
	1980	S-1800-10			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
329	<u>S-1800-11</u>				1
	1981	S-1800-11			
	1982	S-1800-12			
	1988	S-1800-14			
	1983	S-1800-16			
	1984	S-1800-18			
	1983	S-1800-19			
	1982	S-1800-20			
	1982	S-1800-22			
	1982	S-1800-23			
	1971	S-1900-2			
	1968	S-1900-15			
	1971	S-1900-16			
330	<u>S-1900-22</u>				1
	1971	S-1900-22			
	1972	S-1900-31			
	1972	S-1900-36			
	1973	S-1900-39			
	1973	S-1900-40			
	1973	S-1900-44			
	1973	S-1900-45			
	1973	S-1900-47			
331	<u>S-1900-53</u>				1
	1974	S-1900-53			
	1974	S-1900-54			
	1974	S-1900-61-50-1			
	1975	S-1900-67			
	1978	S-1900-68			
	1975	S-1900-70			
	1975	S-1900-72			
	1976	S-1900-77			
	1976	S-1900-88			
	1976	S-1900-89			
332	<u>S-1900-92</u>				1
	1976	S-1900-92			
	1977	S-1900-95			
	1967	S-1900-97			
333	<u>S-1900-98</u>				1
	1977	S-1900-98			
	1977	S-1900-99			
	1977	S-1900-101			
	1977	S-1900-102			
	1977	S-1900-103			
	1977	S-1900-104			
334	<u>S-1900-105</u>				1
	1976	S-1900-105			
	1976	S-1900-105-50-1			
	1977	S-1900-106			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
335		<u>S-1900-107</u>			
	1975	S-1900-107			
	1977	S-1900-108			
	1977	S-1900-109			
	1978	S-1900-110			
	1978	S-1900-111			
	1978	S-1900-112			
	1978	S-1900-113			
	1978	S-1900-114			
336		<u>S-1900-115</u>			
	1978	S-1900-115			
	1987	S-1900-116			
	1978	S-1900-117			
	1978	S-1900-118			
	1978	S-1900-119			
	1978	S-1900-121			
	1978	S-1900-122			
	1978	S-1900-124			
337		<u>S-1900-125</u>			
	1978	S-1900-125			
	1978	S-1900-126			
	1979	S-1900-128			
	1979	S-1900-129			
	1983	S-1900-129-1			
	1979	S-1900-131			
	1979	S-1900-132			
	1963	S-1900-133			
338		<u>S-1900-137</u>			
	1979	S-1900-137			
	1979	S-1900-138			
339		<u>S-1900-139</u>			
	1984	S-1900-139			
	1979	S-1900-140			
	1979	S-1900-141			
	1980	S-1900-143			
	1980	S-1900-144			
	1980	S-1900-145			
340		<u>S-1900-146</u>			
	1980	S-1900-146			
	1980	S-1900-147			
	1980	S-1900-148			
	1980	S-1900-149			
	1981	S-1900-150			
	1981	S-1900-151			
	1981	S-1900-152			
	1981	S-1900-153			
		<u>S-1900-114</u>			
		Ulovlig badehavn ved Nørhede, Nissum Fjord			
		Havneanlæg ved Nørre Fjand			
		Anløbsbro i Augustenborg Fjord ud for matrikel nummer 103			
		Anløbsbro ved Elvighøj i Kolding Fjord			
		Badebro for grundejerforeningen Trappedal, Hejlsminde			
		Bro ved Sondrup Strand			
		Badebro i Nybøl Nor			
		2 badebroer i Ebeltoft Vig, Mols			
		<u>S-1900-124</u>			
		Badebro i Fur Sund			
		Badebro ved Moshuse			
		Bade- og anløbsbro på matrikel nummer 6f, Hjerik sogn			
		Bade- og badebro ud for Egeskov 9, Broager, Flensborg Fjord			
		Badebro ved Doverodde			
		Etablering af udsætningsmuligheder for joller ved hofde 1, Skagen			
		Midlertidig udlægning af pontonbro til joller, Løgstør kommune			
		Ponton- og jollebro, Flensborg Fjord			
		<u>S-1900-136</u>			
		Træbro ud for "Slugten", Ejning Strand, Vinderup kommune			
		Rørbro ved Vinkel Hage, Lemvig kommune			
		Bådebro i "Nørrefjord"			
		Bådebro på matrikel nummer 1x. Ouegaard Hovedgaard, Oue			
		Broanlæg ved "Høllet", Mariager Fjord			
		Anløbsbro for fjordbåd ved Ibæk, Vejle Fjord			
		Bro ud for Gendarmstien, Flensborg Fjord			
		Badebro ved Sønderhav			
		<u>S-1900-138</u>			
		Etablering af badebro ved Nybøl Nor, Egersund, Broager			
		Fjernelse af udskibningsanlæg ved Øerhage			
		<u>S-1900-145</u>			
		Broanlæg ved Hørup Klint			
		Badebro ved Bjert Strand			
		Bådebro ved Blans			
		Badebro i Hou			
		Badebro ved Kaløvig Strandgård			
		Flydebro nord for Aggertange			
		<u>S-1900-155</u>			
		Bådebro i Tirsbæk Bugt			
		Badebro ved Dragsmur, Ebeltoft			
		Bådebro i Kolding Fjord			
		Åben pælebro ved Kalvø, Genner Bugt			
		Broanlæg ved Næssund			
		Bådebro i Gudenå			
		Bådebro for Struer Kajakklub og Struer Roklub			
		Bådebro i Stevelt Bugt			
		Bro ud for fjordvej, Flensborg Fjord			
		Bådebro ved Fiskeræ, Gråsten kommune			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
341		<u>S-1900-156</u>			
	1982	S-1900-156			
	1982	S-1900-157			
	1982	S-1900-158			
	1982	S-1900-160			
	1982	S-1900-161			
	1982	S-1900-162			
	1983	S-1900-163			
342		<u>S-1900-165</u>			
	1983	S-1900-165			
	1983	S-1900-167			
	1983	S-1900-168			
	1983	S-1900-169			
	1983	S-1900-170			
	1983	S-1900-172			
	1983	S-1900-173			
343		<u>S-1900-176</u>			
	1984	S-1900-176			
	1984	S-1900-177			
	1984	S-1900-178			
	1984	S-1900-179			
	1984	S-1900-180			
	1984	S-1900-181			
	1984	S-1900-182			
344		<u>S-1900-185</u>			
	1984	S-1900-185			
	1984	S-1900-186			
	1984	S-1900-187			
	1984	S-1900-188			
	1985	S-1900-189			
	1985	S-1900-190			
	1985	S-1900-191			
345		<u>S-1900-192</u>			
	1985	S-1900-192			
	1986	S-1900-193			
	1986	S-1900-194			
	1986	S-1900-195			
	1987	S-1900-196			
346		<u>S-1900-197</u>			
	1987	S-1900-197			
	1987	S-1900-199			
	1988	S-1900-200			
	1988	S-1900-202			
	1988	S-1900-204			
	1988	S-1900-205			
	1988	S-1900-208			
	1970	S-2000-3			
	1968	S-2000-10			
		<u>S-1900-164</u>			
		Bådebro ved Dybvighoved, Løjt Kirkeby			
		Bådebro i Hejlmind			
		Bådebro på matrikel nummer 1cv Mellerup, Randers			
		Bade- og bådebro i Alssund			
		Etablering af bådebro ved Hesteskov, Ålborg			
		Kolding Bådelaug, bådebro i Kolding Fjord			
		Udlægning af pontonbro ved Sildehagen, Mariager Fjord			
		Bådebro og ophalerrampe ved Daugård Strand ,Vejle Fjord			
		<u>S-1900-175</u>			
		Bådebro ved Skaare Odde, Kolding Fjord			
		Bådebro i Flensborg Fjord ud for matrikel nummer 304, Gråsten			
		Klage over placering af bade- og bådebro i Mariager Fjord			
		Bådebro ved Bredballe Strand, Vejle Fjord			
		Bådebro i Andkær Vig, Vejle Fjord, ved Holtser Hage, Børkop			
		Bådebro i Dyvig Fjord ud for matrikel nr. 11, Holm, Nordborg			
		Badebro i Horsens Fjord			
		2 anløbs- og badebroer i Genner Bugt			
		Ulovligt anbragt bådebro ud for matrikel nummer 31h, Erritsø			
		<u>S-1900-184</u>			
		Bådebro i Genner Bugt, matrikel nummer 161, Genner			
		Privat bro i Mariager Fjord ved Krogen By, Valsgaard			
		Bade- og bådebro ved Løgten Bugt, Rosenholm kommune			
		5 badebroer i Kås Bredning, Nymølle, Knud, Vadum og Albæk			
		2 badebroer i Venø Bugt ud for Gyldendal Teglværk og Hostrup			
		Badebro ud for matrikel nummer 7æ, Vile			
		Bådebro ud for Dyvig Havn			
		Broanlæg ved Starup Kirke i Haderslev Fjord			
		Etablering af badebro ved Glyngøre Strand			
		<u>S-1900-191</u>			
		Legalisering af broanlæg i Hørup ejerlav, Sydals kommune			
		Bro i Blåhøj			
		Bibeholdelse af bådebroer ved Sandskær Campingplads			
		Bådebro ud for Sverdrup Færgegård			
		Flydebro ud for Knebelbro, Ebeltøft			
		Reetablering af bådebro ud for Brunsnæs Kro, Broager			
		Bådebro ved Øster Strand, Struer			
		<u>S-1900-196</u>			
		Adgang til eksisterende bådebro på Nordre Strandvej, Hobro			
		Broprojekt ved Gammel Ålbo			
		Bådudlejning ved det tidligere færgeleje ved Pinen			
		Etablering af broanlæg ved Nybøl Nor, Sundeved kommune			
		Bådebro i Stevning Nor			
		<u>S-2000-10</u>			
		Etablering af bådebro i Kolding Fjord			
		Havneanlæg ud for matrikel nummer 7, Hadrup By, Vindblæs			
		Fjernelse af bådebro ud for matrikel nummer 26, Løjt Kirkeby			
		Bådebro ud for matrikel nummer 49n, Bredballe			
		Bådebro, Egersund			
		Badebro ved Udbyhøj			
		Badebro ud for matrikel nummer 3æ, Thise			
		Lystbådehavneanlæg i Roskilde Fjord ved Neder Dråby			
		Bådebro ved Storstrømsbroen, Oreghoved			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
347		<u>S-2000-11</u>			1
	1970	S-2000-11			
	1970	S-2000-12			
	1982	S-2000-12-1			
348		<u>S-2000-15</u>			1
	1971	S-2000-15			
	1972	S-2000-30			
	1972	S-2000-32			
	1973	S-2000-37			
	1973	S-2000-37-50-1			
	1973	S-2000-38			
	1973	S-2000-41			
349		<u>S-2000-46</u>			1
	1974	S-2000-46			
	1974	S-2000-48			
	1974	S-2000-49			
	1974	S-2000-54			
350		<u>S-2000-55</u>			1
	1974	S-2000-55			
	1974	S-2000-56			
	1975	S-2000-71			
	1975	S-2000-72			
	1975	S-2000-74			
351		<u>S-2000-76</u>			1
	1958	S-2000-76			
	1976	S-2000-77			
352		<u>S-2000-79</u>			1
	1976	S-2000-79			
	1976	S-2000-80			
	1976	S-2000-81			
	1976	S-2000-82			
353		<u>S-2000-87</u>			1
	1976	S-2000-87			
	1976	S-2000-89			
	1975	S-2000-91			
	1976	S-2000-92			
	1976	S-2000-96			
354		<u>S-2000-97</u>			1
	1976	S-2000-97			
	1976	S-2000-101			
	1977	S-2000-103			
	1977	S-2000-104			
	1977	S-2000-106			
355		<u>S-2000-107</u>			1
	1977	S-2000-107			
	1979	S-2000-108			
	1977	S-2000-110			
	1977	S-2000-111			
	1977	S-2000-112			
		<u>S-2000-12-1</u>			
		Badebro ved Vestervang, Stubbekøbing			
		Både-og badebro ved Sortsø Skanse, Grønsund			
		Matrikulering af Sortsø Havn			
		<u>S-2000-41</u>			
		Fortøjningsanlæg, Fakse Bugt			
		Bådebro ved Gundesstrup			
		Badebro ved Bøsserup Strand			
		Træbroer nord for Bisserup anlægsbro			
		Ordensreglement, Bisserup			
		Bådebro ud for matrikel nr.15b, Sætting Strandvej,Svendborg			
		Muligt ulovligt opført badebro på matrikel nr.10e, Ravnsborg			
		<u>S-2000-54</u>			
		Bådebro i Karrebæk Fjord tilhørende "De hvide Svaner"			
		Bådebro ved Klintebjerg Bro, Odense Fjord			
		Uddybning af havnebassin, Ellebæk Vig, Gamborg Fjord			
		Anlæg af bro til lystfartøjer, Bøjden Bro			
		<u>S-2000-74</u>			
		Badebro ved Skuldelev Strand			
		Lokalplan for Enø og Lungshave			
		Pælebro ved Middelfart			
		Overdragelse af bådebro, Øksnerodde			
		Bådebro i Skårupøre Sund			
		<u>S-2000-77</u>			
		Anvendelse af fabriksbygning, matrikel nummer 34m, Skibby			
		Forlængelse af bådebro på Enø's østkyst			
		<u>S-2000-82</u>			
		Fortøjningsbro for Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Havn			
		Badebro ved Skolelommen 11, Rørvig			
		Bådebro ved Karrebæk			
		Bådebro ved Prinseholmsvej, Nykøbing Falster			
		<u>S-2000-96</u>			
		Udvidelse af Vemmenæs Færgebro			
		Bådebro i Roskilde Fjord, "Strandsegårds Bådelaug"			
		Bådebro, Ellebæk Vig			
		Matrikel nummer 20q, Svendborg			
		Bådebroer ved Dybsø Havn, Svinø Strand			
		<u>S-2000-106</u>			
		Broanlæg ved Siø Sund			
		Anløbsbro, Karrebæk Fjord			
		Oprensning af sejlrende ved Kulhus Rende, Isefjorden			
		Anløbsbro på Fænø			
		2 træbadebroer, Kelstrup			
		<u>S-2000-112</u>			
		Arbejdsbro ved Thurøbund Yacht- og Kutterværft			
		Badebro i Bøgestrømmen			
		Bådebro i Isefjorden, Kyndeløse Strand, Bramsnæs			
		Sprængning af mole ved Bognæs			
		Badebro ved Tibberup Strand			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
356		<u>S-2000-114</u>			
	1977	S-2000-114			
	1977	S-2000-116			
	1977	S-2000-117			
	1977	S-2000-118			
	1977	S-2000-119			
	1977	S-2000-120			
	1977	S-2000-121			
357		<u>S-2000-122</u>			
	1977	S-2000-122			
		<u>S-2000-123</u>			
	1977	S-2000-123			
	1979	S-2000-123-50-1			
	1977	S-2000-124			
	1977	S-2000-126			
	1978	S-2000-127			
358		<u>S-2000-129</u>			
	1978	S-2000-129			
		<u>S-2000-130</u>			
	1978	S-2000-130			
	1978	S-2000-131			
	1978	S-2000-132			
	1978	S-2000-133			
	1978	S-2000-134			
		<u>S-2000-148</u>			
	1978	S-2000-148			
	1978	S-2000-136			
	1978	S-2000-138			
	1978	S-2000-139			
	1978	S-2000-141			
	1978	S-2000-142			
	1978	S-2000-143			
		<u>S-2000-149</u>			
	1978	S-2000-149			
	1978	S-2000-150			
	1978	S-2000-151			
	1978	S-2000-152			
	1979	S-2000-153			
	1979	S-2000-155			
	1979	S-2000-156			
		<u>S-2000-161</u>			
	1979	S-2000-157			
	1979	S-2000-158			
	1979	S-2000-159			
	1979	S-2000-160			
	1979	S-2000-161			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
360		<u>S-2000-162</u>			1
	1979	S-2000-162			
	1979	S-2000-163			
	1979	S-2000-164			
	1980	S-2000-166			
	1980	S-2000-166-50-1			
	1982	S-2000-167			
	1980	S-2000-168			
	1980	S-2000-170			
	1980	S-2000-171			
	1980	S-2000-173			
	1982	S-2000-175			
	1980	S-2000-176			
361		<u>S-2000-177</u>			1
	1980	S-2000-177			
	1980	S-2000-178			
	1981	S-2000-179			
	1981	S-2000-180			
	1981	S-2000-181			
362		<u>S-2000-182</u>			1
	1981	S-2000-182			
	1981	S-2000-183			
363		<u>S-2000-184</u>			1
	1981	S-2000-184			
	1981	S-2000-185			
	1981	S-2000-187			
	1981	S-2000-188			
	1981	S-2000-189			
	1981	S-2000-190			
	1982	S-2000-191			
	1982	S-2000-192			
	1982	S-2000-193			
	1982	S-2000-194			
364		<u>S-2000-195</u>			1
	1982	S-2000-195			
		<u>S-2000-196</u>			
	1982	S-2000-196			
	1982	S-2000-198			
	1982	S-2000-199			
	1983	S-2000-200			
	1983	S-2000-201			
	1983	S-2000-202			
	1983	S-2000-203			
	1983	S-2000-204			
	1983	S-2000-205			
	1983	S-2000-206			
	1983	S-2000-207			
	1983	S-2000-208			
		<u>S-2000-176</u>			
		Vedrørende dæmning ved Holcenhavn Bugt			
		Badebro ved Rørvig for Rørmose Grundejerforening			
		Etablering af sejlrende ved matrikel nr. 6m, Langø, Nakskov			
		Ny badebro i Skårupøre Sund på nordsiden af Thurø			
		Ordensreglement			
		Træbro ud for Fredskoven, Thurø			
		Både- og badebro ved Ørnhøj , Bakkebølle Strand			
		Badebro på matrikel nummer 13z, Nordenhuse, Avnslev			
		8 anløbsbroer ved Hønen på Fanø			
		Badebro i Nyrup Bugt , Trundholm			
		Forlængelse af Fåborg Sejlklub's badebro med 15 meter			
		Landgangsmole på Rågå, Ravnsborg			
		<u>S-2000-181</u>			
		Bådebro i Thurø Sund			
		Både- og badebro ud for Birke Alle, Thurø			
		Bådebro for Hjaltevejens grundejerforening			
		Bro ved Vasebro, Skælskør Fjord			
		Både- og badebro ud matrikel nummer 36, Thurø			
		<u>S-2000-183</u>			
		Bådebro ved Hjaltesvej ud for matrikel nummer 6eæ, Thurø			
		Bådebro ved Hejlsminde Nor, Christiansfeld			
		<u>S-2000-195</u>			
		Badebro i Bramsnæs			
		Badebro ved Greve Badehotel			
		Badebro for handicappede ved Kyndeløse Strand			
		Badebro ud for matrikel nummer 20t, Ejby			
		2 Badebroer øst for Søby Havn			
		Badebro ud for matrikel nummer 19f, Yderby, Odden			
		Sejlkubbens jollebro, Skælskør			
		Bådebro ved kystvejen i Kalundborg			
		Badebro ved Hellesklint, Kallundborg Fjord			
		Badebro ved Kyndeløse Sydmark, Bramsnæs			
		Bådebro for Middelfart Sejlklub i Ellebæk Vig			
		<u>S-2000-208</u>			
		Bådebro ud for Hjalet			
		Ejerforhold vedrørende Lindelse Bro			
		Bådebro i Skælskør Lystbådehavn			
		Høfde- og badebroanlæg Strandalleen 44, Nyborg			
		Bådebro ud for matrikel nr.13af, Hasselø, Nykøbing Falster			
		Bådebro ud for matrikel nr.14bt, Hasselø, Nykøbing Falster			
		Bådebro ud for matrikel nr.14, Sundby, Toreby			
		Badebro ved Orø			
		Anløbsbro ved Valdemar Slot for turistbåden "Helge"			
		Bade- og badebro i Skårupøre Sund			
		Etablering af badebro ved den gamle Lillebæltsbro			
		Fiskerbro ved Skårup Skovmølle Naturskole			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
365		<u>S-2000-209</u>			
	1983	S-2000-209			
	1983	S-2000-210			
	1983	S-2000-211			
	1983	S-2000-212			
	1983	S-2000-213			
	1983	S-2000-214			
	1983	S-2000-215			
	1983	S-2000-216			
	1983	S-2000-217			
	1983	S-2000-218			
	1983	S-2000-219			
	1983	S-2000-220			
	1983	S-2000-221			
	1983	S-2000-222			
366		<u>S-2000-222</u>			
		Badebro ved Holmeskov Strand, Hasselager			
		Badebro ved Klintholm Strand			
		Badebro nord for Lundeborg Havn, Oure			
		Badebro ved Knarreborg Mølle Campingplads, Gudme			
		Badebro ud for Langelinie i Fåborg			
		Badebro ved matrikel nummer 10, Karlslunde Strandvej			
		3 badebroer, Brøndby Strand, Ishøj Strand, Hundige Strand			
		Flydeponten i Øresund ved Espergærde			
		Etablering af vandrutschebane ved Amager strand			
		Bådebro ud for matrikel nummer 11b, Hasselø			
		Bådebro ved Klintbjerg Otterup			
		Broer i Præstø Fjord			
		Bådebro ved Munkebo			
		Badebro i Nyrup Bugt, Trundholm			
367		<u>S-2000-223</u>			
	1984	S-2000-223			
	1984	S-2000-224			
	1984	S-2000-225			
	1984	S-2000-226			
	1984	S-2000-227			
	1984	S-2000-228			
	1984	S-2000-229			
	1984	S-2000-230			
	1984	S-2000-232			
	1984	S-2000-233			
	1984	S-2000-234			
		<u>S-2000-235</u>			
		<u>S-2000-244</u>			
368		<u>S-2000-245</u>			
	1984	S-2000-235			
	1984	S-2000-236			
	1984	S-2000-237			
	1984	S-2000-238			
	1984	S-2000-239			
	1985	S-2000-240			
	1985	S-2000-241			
	1985	S-2000-242			
	1985	S-2000-243			
	1985	S-2000-244			
		<u>S-2000-254</u>			
	1985	S-2000-245			
	1985	S-2000-246			
	1985	S-2000-247			
	1985	S-2000-248			
	1985	S-2000-249			
	1986	S-2000-250			
	1986	S-2000-251			
	1986	S-2000-253			
	1986	S-2000-254			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
369		<u>S-2000-255</u>			
	1986	S-2000-255			
	1986	S-2000-256			
	1986	S-2000-257			
	1987	S-2000-258			
	1987	S-2000-259			
	1987	S-2000-260			
	1987	S-2000-261			
370		<u>S-2000-262</u>			
	1986	S-2000-255			
	1986	S-2000-256			
	1986	S-2000-257			
	1987	S-2000-258			
	1987	S-2000-259			
	1987	S-2000-260			
	1987	S-2000-261			
371		<u>S-2000-263</u>			
	1987	S-2000-263			
	1987	S-2000-264			
	1987	S-2000-265			
	1987	S-2000-266			
	1987	S-2000-267			
	1987	S-2000-268			
	1988	S-2000-269			
372		<u>S-2000-270</u>			
	1987	S-2000-263			
	1987	S-2000-264			
	1987	S-2000-265			
	1987	S-2000-266			
	1987	S-2000-267			
	1987	S-2000-268			
	1988	S-2000-269			
373		<u>S-2000-271</u>			
	1988	S-2000-271			
	1988	S-2000-272			
	1988	S-2000-273			
	1988	S-2000-275			
	1988	S-2000-276			
	1988	S-2000-279			
	1979	S-2100			
374		<u>S-2100-1</u>			
	1972	S-2100-1			
	1973	S-2100-5			
		<u>S-2100-5</u>			
		Forbindelsesvej langs dige i Ribe kommune			
		Dæmning og bro over Sebbesund			
		<u>S-2100-9</u>			
	1958	S-2100-9			
375		<u>S-2100-27</u>			
	1975	S-2100-14			
	1976	S-2100-18			
	1976	S-2100-19			
	1977	S-2100-26			
	1977	S-2100-27			
		<u>S-2100-31</u>			
	1977	S-2100-31			
376		<u>S-2100-40</u>			
	1977	S-2100-33			
	1977	S-2100-34			
	1978	S-2100-35			
	1978	S-2100-36			
	1978	S-2100-37			
	1955	S-2100-40			
		Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
377		Ørreddambrug i Horsens Fjord, Hjarnø			
		Anbringelse af fiskebure til opdræt af ørreder i Genner Bugt			
		Badebro i Kolding Fjord, Løverodde			
		Svar på spørgsmål nr. 740 fra Askjær Jørgensen, politiker			
		Læmole ved Vester Assels ud for Serupsvej			
		Fortøjningsarrangement ud for kysten ved Frederikshavn			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
375		<u>S-2100-41</u>			
	1955	S-2100-41			
	1979	S-2100-43			
	1979	S-2100-44			
	1979	S-2100-45			
	1979	S-2100-47			
	1979	S-2100-49			
	1979	S-2100-51			
	1979	S-2100-52			
	1979	S-2100-53			
	1979	S-2100-54			
	1980	S-2100-56			
		<u>S-2100-56</u>			
376		Tilladelse til fortsat drift af havbruget, Hjarnø			1
		Saltvandsdambrug ved Borre, Horsens Fjord			
		Havbrug i Ebeltoft Vig			
		Anlæg af solterrasse i ved badeanstalt, Augustenborg			
		Import af 10.000 stk. østersyngel af typen Crassostrea gigas			
		Ulovligt havneanlæg syd for Halby Havn, Ringkøbing Fjord			
		Klage over afgørelse vedrørende havbrug i Ebeltoft Vig			
		Etablering af 3 havbrug i Ebeltoft Vig			
		Etablering og drift af 3 saltvandsdambrug ved Ebeltoft Vig			
		Varmepumpeanlæg i Munkebo			
		Etablering af saltvandsdambrug i Begtrup Vig			
		<u>S-2100-57</u>			
		<u>S-2100-66</u>			1
377	1957	S-2100-57			
	1981	S-2100-57-50-1			
	1980	S-2100-58			
	1980	S-2100-59			
	1980	S-2100-60			
	1980	S-2100-61			
	1984	S-2100-62			
	1980	S-2100-65			
	1980	S-2100-66			
		Udbygning af lystbådehavn ved Mou Bro, Sejlflod kommune			
		Ordensreglement			
		Saltvandsdambrug i Begtruo Vig			
		Saltvandsdambrug i Knebel Vig			
378		Flydende sommerhus i Kolding Fjord			
		Hegn på søterritoriet ved Sønderborg Lufthavn			
		Tilladelse af saltvandsdambrug for østers og muslinger			
		Oprensning og uddybning ved Sønderborg Skibsværft			
		Saltvandsdambrug vest for Rønland i vestlige del af Limfjorden			
		<u>S-2100-67</u>			1
	1980	S-2100-67			
	1980	S-2100-68			
	1981	S-2100-69			
		Diverse anlæg ved Vosnæs Pynt			
		Muslingeopdræt i Mariager Fjord			
		Saltvandsfiskeopdræt i Begtrup Vig			
		<u>S-2100-69</u>			
378		<u>S-2100-70</u>			1
	1981	S-2100-70			
	1983	S-2100-71-1			
	1982	S-2100-73			
	1982	S-2100-74			
	1982	S-2100-81			
	1983	S-2100-83			
	1983	S-2100-84			
	1983	S-2100-85			
	1983	S-2100-86			
	1983	S-2100-87			
	1983	S-2100-88			
	1983	S-2100-89			
	1983	S-2100-91			
	1983	S-2100-92			
	1984	S-2100-93			
	1984	S-2100-94			
	1984	S-2100-95			
	1984	S-2100-96			
	1984	S-2100-97			
	1984	S-2100-98			
		Saltvandsdambrug i Ringkøbing Fjord			
		Havbrug i Vejle Fjord			
		Havdambrug i Haderslev Fjord			
		Moleanlæg ved civil forsvars kasernen i Thisted			
		Etablering af havbrug øst for Livø			
		Saltvandsdambrug ved Glatved Strand, Grenå kommune			
		Forsøgsproduktion af blåmuslinger			
		Muslingeopdræt i Ålbæk Bugt			
		Etablering af havbrug ved Sundøre			
		Havdambrug i Alssund, Als			
		Havbrug ved Blans Strand i Als Fjord			
		Etablering og drift af 3 havbrug, Vejle Fjord			
		Etablering af anlæg for østers ved Råby Odde, Randers Fjord			
		Havbrug ved Brejning, Vejle Fjord			
		Heltopdræt i Hjarbæk Fjord			
		Havbrug ved Cementfabrikken Dania i Mariager Fjord			
		Havbrug i Alsdyb, Læsø			
		Havbrug i en del af vadehavet			
		Farlige jernrør for badende ud for Tålfor Bakke, Skæring			
		Anmodning om tilkendelse af en ø i Mariager Fjord			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
379		<u>S-2100-99</u>			1
	1984	S-2100-99			
	1984	S-2100-100			
	1984	S-2100-101			
	1984	S-2100-102			
	1984	S-2100-103			
	1984	S-2100-104			
	1984	S-2100-105			
	1984	S-2100-106			
	1986	S-2100-107			
	1986	S-2100-108			
	1986	S-2100-109			
380		<u>S-2100-110</u>			1
	1986	S-2100-110			
	1986	S-2100-110			
381		<u>S-2100-110</u>			1
	1986	S-2100-110			
	1986	S-2100-111			
	1986	S-2100-112			
382		<u>S-2100-113</u>			1
	1986	S-2100-113			
	1987	S-2100-114			
	1987	S-2100-115			
	1987	S-2100-116			
	1988	S-2100-117			
	1988	S-2100-118			
	1988	S-2100-119			
383		<u>S-2200-3</u>			1
	1966	S-2200-3			
384		<u>S-2200-10</u>			1
	1972	S-2200-10			
	1974	S-2200-13			
385		<u>S-2200-13</u>			1
	1974	S-2200-13			
386		<u>S-2200-19</u>			1
	1974	S-2200-19			
	1962	S-2200-23			
387		<u>S-2200-29</u>			1
	1977	S-2200-29			
	1977	S-2200-30			
	1966	S-2200-33			
	1977	S-2200-34			
	1977	S-2200-35			
	1978	S-2200-36			
	1978	S-2200-37			
	1955	S-2200-38			
388		<u>S-2200-39</u>			1
	1978	S-2200-39			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
389		<u>S-2200-40</u>			1
	1978	S-2200-40			
	1978	S-2200-41			
	1979	S-2200-42			
	1979	S-2200-43			
	1979	S-2200-44			
	1979	S-2200-46			
	1979	S-2200-47			
	1979	S-2200-48			
	1980	S-2200-51			
	1980	S-2200-52			
	1980	S-2200-53			
	1981	S-2200-54			
	1981	S-2200-55			
	1981	S-2200-56			
	1981	S-2200-58			
	1981	S-2200-59			
390		<u>S-2200-60</u>			1
	1981	S-2200-60			
	1981	S-2200-61			
	1981	S-2200-62			
	1982	S-2200-63			
	1982	S-2200-64			
391		<u>S-2200-66</u>			1
	1982	S-2200-66			
	1982	S-2200-68			
	1982	S-2200-69			
	1982	S-2200-70			
	1982	S-2200-71			
	1982	S-2200-72			
	1982	S-2200-73			
	1982	S-2200-74			
	1982	S-2200-75			
	1982	S-2200-76			
		<u>S-2200-78</u>			
392		<u>S-2200-90</u>			1
	1983	S-2200-78			
	1983	S-2200-79			
	1983	S-2200-80			
	1983	S-2200-81			
	1983	S-2200-82			
	1983	S-2200-83			
	1983	S-2200-84			
	1983	S-2200-85			
	1983	S-2200-86			
	1983	S-2200-87			
	1983	S-2200-88			
	1983	S-2200-89			
	1983	S-2200-89-1			
393		<u>S-2200-91</u>			1
	1983	S-2200-91			

Side40

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
399		<u>S-2700-1-50-1</u>			
	1973	S-2700-1-50-1			1
	1969	S-2700-2			
	1974	S-2700-2-50-1			
	1971	S-2700-3			
400		<u>S-2700-3</u>			1
	1971	S-2700-3			
	1967	S-2700-5			
401		<u>S-2700-5</u>			1
	1967	S-2700-5			
402		<u>S-2700-5</u>			1
	1967	S-2700-5			
403		<u>S-2700-5</u>			1
	1967	S-2700-5			
404		<u>S-2700-5</u>			1
	1967	S-2700-5			
	1975	S-2700-5-50-1			
	1971	S-2700-6			
405		<u>S-2700-7</u>			1
	1971	S-2700-7			
	1972	S-2700-8			
	1971	S-2700-9			
406		<u>S-2700-9</u>			1
	1971	S-2700-9			
407		<u>S-2700-10</u>			1
	1972	S-2700-10			
	1972	S-2700-11			
	1979	S-2700-11-50-1			
408		<u>S-2700-12</u>			1
	1970	S-2700-12			
	1975	S-2700-12-50-1			
409		<u>S-2700-13</u>			1
	1972	S-2700-13			
410		<u>S-2700-14</u>			1
	1972	S-2700-14			
	1978	S-2700-14-50-1			
	1972	S-2700-18			
411		<u>S-2700-19</u>			1
	1972	S-2700-19			
412		<u>S-2700-19</u>			1
	1972	S-2700-19			
	1972	S-2700-21			
413		<u>S-2700-21</u>			1
	1972	S-2700-21			
	1973	S-2700-24			
	1973	S-2700-25			
414		<u>S-2700-26</u>			1
	1971	S-2700-26			
	1975	S-2700-26-50-1			
	1973	S-2700-27			
415		<u>S-2700-34</u>			1
	1973	S-2700-34			
	1978	S-2700-34-50-1			
	1968	S-2700-35			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
416		<u>S-2700-35</u>			1
	1968	S-2700-35			
	1974	S-2700-35-50-1			
417		<u>S-2700-36</u>			1
	1973	S-2700-36			
418		<u>S-2700-36</u>			1
	1973	S-2700-36			
419		<u>S-2700-37</u>			1
	1974	S-2700-37			
	1974	S-2700-37-50-1			
	1974	S-2700-38			
420		<u>S-2700-40</u>			1
	1974	S-2700-40			
421		<u>S-2700-40</u>			1
	1974	S-2700-40			
	1979	S-2700-40-50-1			
422		<u>S-2700-41</u>			1
	1970	S-2700-41			
423		<u>S-2700-41-50-1</u>			1
	1975	S-2700-41-50-1			
	1969	S-2700-45			
	1975	S-2700-46			
424		<u>S-2700-46</u>			1
	1975	S-2700-46			
425		<u>S-2700-46</u>			1
	1975	S-2700-46			
426		<u>S-2700-46</u>			1
	1975	S-2700-46			
427		<u>S-2700-47</u>			1
	1959	S-2700-47			
	1977	S-2700-47-50-1			
	1975	S-2700-48			
428		<u>S-2700-49</u>			1
	1975	S-2700-49			
	1970	S-2700-50			
429		<u>S-2700-50-50-1</u>			1
	1978	S-2700-50-50-1			
	1976	S-2700-52			
430		<u>S-2700-55</u>			1
	1976	S-2700-55			
	1976	S-2700-56			
431		<u>S-2700-57</u>			1
	1976	S-2700-57			
	1970	S-2700-58			
432		<u>S-2700-59</u>			1
	1976	S-2700-59			
	1977	S-2700-60			
	1979	S-2700-60-50-1			
433		<u>S-2700-62</u>			1
	1978	S-2700-62			
434		<u>S-2700-62</u>			1
	1978	S-2700-62			
435		<u>S-2700-62</u>			1
	1978	S-2700-62			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
436		<u>S-2700-63</u>			1
	1978	S-2700-63			
	1978	S-2700-64			
	1978	S-2700-65			
	1979	S-2700-65-50-1			
437		<u>S-2700-66</u>			1
	1978	S-2700-66			
438		<u>S-2700-67</u>			1
	1978	S-2700-67			
	1978	S-2700-68			
	1979	S-2700-69			
439		<u>S-2700-70</u>			1
	1978	S-2700-70			
	1979	S-2700-71			
	1979	S-2700-72			
440		<u>S-2700-72</u>			1
	1979	S-2700-72			
	1979	S-2700-74			
	1981	S-2700-74-50-1			
441		<u>S-2700-75</u>			1
	1979	S-2700-75			
442		<u>S-2700-75</u>			1
	1979	S-2700-75			
443		<u>S-2700-77</u>			1
	1979	S-2700-77			
	1979	S-2700-78			
	1978	S-2700-79			
	1974	S-2700-80			
444		<u>S-2700-81</u>			1
	1979	S-2700-81			
	1979	S-2700-83			
	1979	S-2700-84			
	1980	S-2700-86			
	1981	S-2700-87			
445		<u>S-2700-88</u>			1
	1981	S-2700-88			
	1963	S-2700-90			
	1983	S-2700-90-50-1			
	1987	S-2700-91			
446		<u>S-2700-92</u>			1
	1982	S-2700-92			
	1982	S-2700-93			
	1983	S-2700-94			
	1983	S-2700-95			
447		<u>S-2700-96</u>			1
	1983	S-2700-96			
	1984	S-2700-97			
	1985	S-2700-98			
	1985	S-2700-99			
448		<u>S-2700-100</u>			1
	1986	S-2700-100			
	1983	S-2700-101			
449		<u>S-2700-102</u>			1
	1987	S-2700-102			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
450		<u>S-2700-106</u>			
	1988	S-2700-106			
	1965	S-2800-1			
451		<u>S-2800-2</u>			
	1969	S-2800-2			
452		<u>S-2800-3</u>			
	1971	S-2800-3			
453		<u>S-2800-4</u>			
	1965	S-2800-4			
	1965	S-2800-4-50-1			
454		<u>S-2800-5</u>			
	1971	S-2800-5			
455		<u>S-2800-6</u>			
	1971	S-2800-6			
456		<u>S-2800-8</u>			
	1964	S-2800-8			
	1972	S-2800-10			
	1971	S-2800-11			
	1971	S-2800-12			
457		<u>S-2800-15</u>			
	1972	S-2800-15			
	1971	S-2800-16			
458		<u>S-2800-17</u>			
	1972	S-2800-17			
	1970	S-2800-19			
459		<u>S-2800-20</u>			
	1971	S-2800-20			
	1972	S-2800-21			
	1954	S-2800-23-50-1			
460		<u>S-2800-24</u>			
	1968	S-2800-24			
	1959	S-2800-25			
461		<u>S-2800-26</u>			
	1967	S-2800-26			
462		<u>S-2800-27</u>			
	1972	S-2800-27			
	1979	S-2800-27-50-1			
463		<u>S-2800-30</u>			
	1967	S-2800-30			
	1982	S-2800-30-50-1			
	1975	S-2800-35			
	1971	S-2800-41			
464		<u>S-2800-42</u>			
	1973	S-2800-42			
	1975	S-2800-42-50-1			
465		<u>S-2800-43</u>			
	1973	S-2800-43			
466		<u>S-2800-44</u>			
	1973	S-2800-44			
467		<u>S-2800-44</u>			
	1973	S-2800-44			
	1974	S-2800-46			
	1971	S-2800-49			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
468		<u>S-2800-50</u>			1
	1974	S-2800-50			
	1978	S-2800-50-50-1			
	1974	S-2800-51-50-1			
	1970	S-2800-52			
	1974	S-2800-53			
	1975	S-2800-53-50-1			
469		<u>S-2800-54</u>			1
	1966	S-2800-54			
	1962	S-2800-54-50-1			
	1974	S-2800-55			
470		<u>S-2800-56</u>			1
	1974	S-2800-56			
	1959	S-2800-57			
471		<u>S-2800-58</u>			1
	1974	S-2800-58			
472		<u>S-2800-58-50-1</u>			1
	1974	S-2800-58-50-1			
	1953	S-2800-60			
	1978	S-2800-60-70-78			
	1975	S-2800-61			
473		<u>S-2800-62</u>			1
	1975	S-2800-62			
	1977	S-2800-62-50-1			
474		<u>S-2800-64</u>			1
	1975	S-2800-64			
475		<u>S-2800-64-50-1</u>			1
	1978	S-2800-64-50-1			
	1976	S-2800-65			
	1961	S-2800-67-50-1			
	1976	S-2800-69			
	1976	S-2800-70			
476		<u>S-2800-71</u>			1
	1976	S-2800-71			
	1976	S-2800-72			
477		<u>S-2800-73</u>			1
	1976	S-2800-73			
	1979	S-2800-73-50-1			
478		<u>S-2800-74</u>			1
	1976	S-2800-74			
	1976	S-2800-74-50-1			
	1976	S-2800-75			
479		<u>S-2800-75</u>			1
	1976	S-2800-75			
	1978	S-2800-75-50-1			
	1977	S-2800-78			
480		<u>S-2800-79</u>			1
	1977	S-2800-79			
	1977	S-2800-80-50-1			
481		<u>S-2800-81</u>			1
	1977	S-2800-81			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
482		<u>S-2800-82</u>			1
	1977	S-2800-82			
	1972	S-2800-83			
	1977	S-2800-85			
483		<u>S-2800-87</u>			1
	1977	S-2800-87			
	1977	S-2800-88			
484		<u>S-2800-88-1</u>			1
	1979	S-2800-88-1			
485		<u>S-2800-88-2</u>			1
	1978	S-2800-88-2			
486		<u>S-2800-88-3</u>			1
	1978	S-2800-88-3			
487		<u>S-2800-88-4</u>			1
	1978	S-2800-88-4			
488		<u>S-2800-88-4-a</u>			1
	1979	S-2800-88-4-a			
	1979	S-2800-88-4-b			
	1978	S-2800-91			
	1976	S-2800-93			
489		<u>S-2800-94</u>			1
	1979	S-2800-94			
	1979	S-2800-95			
	1979	S-2800-96			
	1980	S-2800-99			
	1980	S-2800-100			
	1980	S-2800-101			
490		<u>S-2800-102</u>			1
	1987	S-2800-102			
	1980	S-2800-102-50-1			
491		<u>S-2800-103</u>			1
	1982	S-2800-103			
492		<u>S-2800-103-1</u>			1
	1971	S-2800-103-1			
	1972	S-2800-104			
493		<u>S-2800-105</u>			1
	1981	S-2800-105			
	1982	S-2800-106			
494		<u>S-2800-107</u>			1
	1983	S-2800-107			
	1984	S-2800-108			
	1985	S-2800-110			
	1985	S-2800-111			
495		<u>S-2800-112</u>			1
	1985	S-2800-112			
496		<u>S-2800-113</u>			1
	1985	S-2800-113			
	1986	S-2800-114			
	1987	S-2800-115			
497		<u>S-2800-116</u>			1
	1987	S-2800-116			
	1987	S-2800-117			
	1987	S-2800-118			
	1987	S-2800-119			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
498		<u>S-2800-120</u>			
	1987	S-2800-120			
	1988	S-2800-124			
	1988	S-2800-125			
	1978	S-2900-6-50-1			
	1978	S-2900-6-60			
	1971	S-2900-6-60-2			
	1977	S-2900-6-70-78			
	1979	S-2900-6-70-79			
	1980	S-2900-6-70-80			
	1980	S-2900-6-70-81			
	1982	S-2900-6-70-82			
	1983	S-2900-6-70-84			
	1984	S-2900-6-70-85			
	1987	S-2900-6-78-2			
499		<u>S-2900-10-1</u>			
	1983	S-2900-10-1			
	1977	S-2900-10-77/78			
	1978	S-2900-10-78			
	1979	S-2900-10-79			
	1980	S-2900-10-80			
	1981	S-2900-10-81			
		<u>S-2900-10-81</u>			
	1983	S-2900-10-1			
	1977	S-2900-10-77/78			
	1978	S-2900-10-78			
	1979	S-2900-10-79			
	1980	S-2900-10-80			
	1981	S-2900-10-81			
		<u>S-2900-20-7</u>			
500		<u>S-2900-10-82</u>			
	1982	S-2900-10-82			
	1976	S-2900-20-4			
	1979	S-2900-20-4-1			
	1987	S-2900-20-4-3			
	1968	S-2900-20-7			
		<u>S-2900-30-1</u>			
	1977	S-2900-20-8			
	1977	S-2900-20-9			
	1977	S-2900-20-10			
	1980	S-2900-20-12			
	1981	S-2900-20-13			
	1981	S-2900-20-14			
	1981	S-2900-30-1			
		<u>S-2900-60-1</u>			
501		<u>S-2900-31-78-2</u>			
	1970	S-2900-31-78-2			
	1976	S-2900-60			
	1975	S-2900-60-1			
		<u>S-2900-60-5</u>			
	1967	S-2900-60-5			
	1978	S-2900-78			
	1985	S-2900-78-3			
	1985	S-2900-78-4			
		<u>S-2900-78-4</u>			
	1967	S-2900-60-5			
	1978	S-2900-78			
	1985	S-2900-78-3			
	1985	S-2900-78-4			
		<u>S-2900-78-4</u>			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
504	<u>S-2900-81-1</u>	<u>S-2900-82-10</u>		1	
	1976 S-2900-81-1	Bevilling til afhændelse af matrikel nummer 54a, Harboøre			
	1977 S-2900-81-2	Lysning af servitut ved Sønderborg Lufthavn			
	1976 S-2900-81-3	Afhændelse af baneareal ved Harboøre til lodsejere			
	1977 S-2900-81-4	Adgangsvej til færgeleje, Nordre Limfjordstange			
	1978 S-2900-81-5	Bebyggelse og fiskeplads nord for Harboøre			
	1979 S-2900-81-6	Afståelse af areal til vejformål, Skærbæk			
	1981 S-2900-81-7	Reetablering af Svaneholm ledefyrlinie			
	1974 S-2900-82-2	Støbning-betonelementer på kystinspektoratets arbejdspladser			
	1974 S-2900-82-3	Tjenestebil til personbefordring			
	1976 S-2900-82-4	Anskaffelse af EDB-udstyr			
	1977 S-2900-82-6	Indkøb af strømmåleudstyr			
	1977 S-2900-82-7	Anskaffelse af positionsudstyr			
	1978 S-2900-82-9	Anskaffelse af hydraulisk gravemaskine ved høfdereparationer			
	1979 S-2900-82-10	Anskaffelse af elektronisk tachymeter			
505	<u>S-2900-94-20-2</u>	<u>S-2900-94-78-2</u>		1	
	1956 S-2900-94-20-2	Kompensationsordning for personale			
	1962 S-2900-94-50-1	Klapbro ved Ribe kammersluse			
	1971 S-2900-94-78-2	Ribe kammersluse, retssag			
506	<u>S-2900-94-97-1</u>	<u>S-2900-97-1</u>		1	
	1955 S-2900-94-97-1	Tjenesteboligerne ved Ribe kammersluse			
	1979 S-2900-94-100-2	Overdragelse af Ribe kammersluse til Ribe kommune			
	1971 S-2900-97-1	Kontorlokaler i Lemvig. Læg I+II			
507	<u>S-2900-97-2</u>	<u>S-2900-100-10</u>		1	
	1980 S-2900-97-2	Personaleforeningen "Finnehuset", Agger			
	1976 S-2900-100-4	Strandfodring, Thorsminde			
	1977 S-2900-100-6	Erstatningssager for færdselsuheld			
	1977 S-2900-100-8	Hoveddæmning, Gudenåen			
	1978 S-2900-100-9	Lejekontrakt Hydraulisk Institut-Skibsteknisk Laboratorium			
	1979 S-2900-100-10	Udnyttelse af jagtretten til statens arealer			
508	<u>S-2900-100-11</u>	<u>S-2900-100-16</u>		1	
	1980 S-2900-100-11	Retssager anlagt af Regnecentralen mod 17 statsinstitutioner			
	1980 S-2900-100-12	Tilmelding til bedriftssundhedstjeneste			
	1983 S-2900-100-13	Ordensreglement for Thorsminde Havn			
	1983 S-2900-100-14	Uddybning af Kalvebodløbet			
	1983 S-2900-100-15	Udleje af fiskeri i Flade Sø			
	1984 S-2900-100-16	Oprettelse af et oceanografisk center ved Meteorologisk Institut			
509	<u>S-2900-100-17</u>	<u>S-2900-131-60-69</u>		1	
	1984 S-2900-100-17	Udskiftning af statens uddybningsmateriel			
	1984 S-2900-100-18	Lemvig, 750 års jubilæum			
	1984 S-2900-100-19	Kystinspektoratets adgang til at føre lagerbeholdningskonto			
	1987 S-2900-100-21	Register for løn- og personalesystem			
	1987 S-2900-100-22	Projekt til samarbejde mellem privat og offentlig sektor			
	1974 S-2900-131-60-69	Lejemål vedrørende matrikel nummer 86cg, Thyborøn			
510	<u>S-2900-131-81-1</u>	<u>S-2900-161-100-4</u>		1	
	1974 S-2900-131-81-1	Afhændelse af ejendommen matrikel nummer 86bp, Thyborøn			
	1980 S-2900-131-81-2	Salg og mageskifte af arealer i Thyborøn - Hvide Sande			
	1987 S-2900-131-81-3	Salg af matrikel nummer 90 til Ulla Nielsen, Thyborøn			
	1974 S-2900-161-100-3	Statens eventuelle køb af halvøen Skallingen			
	1978 S-2900-161-100-4	Jagten på statens arealer på Skallingen			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
511		<u>S-2900/79</u>			
	1979	S-2900/79			
	1980	S-2900/80			
	1981	S-2900/81			
	1982	S-2900/82			
512	1983	S-2900/83			
		<u>S-2900-alm-1</u>			
	1973	S-2900-alm-1			
	1974	S-2900-alm-4-1			
	1984	S-2900-alm-4-2			
513		<u>S-2900-a-3</u>			
	1978	S-2900-a-3			
	1965	S-2900-b-1			
	1971	S-2900-b-2			
	1970	S-2900-b-3			
	1954	S-2900-b-5			
	1978	S-2900-b-6			
	1979	S-2900-c-3			
	1971	S-2900-e-1			
	1979	S-2900-f-1			
514	1954	S-2900-g-1			
		<u>S-2900-h-1</u>			
	1952	S-2900-h-1			
	1961	S-2900-h-2			
	1983	S-2900-j-5			
	1979	S-2900-k-3			
	1980	S-2900-k-4			
	1982	S-2900-k-5			
	1985	S-2900-k-6			
	1969	S-2900-l-1			
515		<u>S-2900-l-1</u>			
	1952	S-2900-h-1			
	1961	S-2900-h-2			
	1983	S-2900-j-5			
	1979	S-2900-k-3			
	1980	S-2900-k-4			
	1982	S-2900-k-5			
	1985	S-2900-k-6			
	1969	S-2900-l-1			
		<u>S-2900-s-1</u>			
	1971	S-2900-l-2			
	1974	S-2900-l-3			
	1980	S-2900-l-4			
	1985	S-2900-l-5			
	1974	S-2900-m-1			
	1978	S-2900-m-3			
	1980	S-2900-m-4			
	1980	S-2900-n-5			
	1983	S-2900-n-6			
	1983	S-2900-n-7			
	1981	S-2900-o-1			
	1976	S-2900-r-1			
	1980	S-2900-r-2			
	1952	S-2900-s-1			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	År	Tekst	BD.	PK.	Andet
516	<u>S-2900-s-3</u>	<u>S-2900-w-1</u>		1	
	1970 S-2900-s-3	Teknikumingeniør B. Sandgrav			
	1979 S-2900-s-6	Akademiingeniør N.J. Springborg			
	1979 S-2900-s-7	Assistent Tove Saugmandsgård			
	1972 S-2900-t-1	Civilingeniør Flemming Thyme			
	1978 S-2900-t-2	Akademiingeniør H. Tobiasen			
	1979 S-2900-t-3	Teknikumingeniør Peter Thyssen			
	1987 S-2900-t-4	Karen Margrethe Tommerup,pension efter Ib Tommerup			
	1983 S-2900-v-2	Tømrersvend Sven Frichmann Villemoes			
	1983 S-2900-w-1	Teknikumingeniør Poul Wittus			
517	<u>S-3000-1</u>	<u>S-3000-4</u>		1	
	1974 S-3000-1	Dybdeforholdene i Drogden			
	1974 S-3000-2	Ny sejlrende til Agger Havn			
	1975 S-3000-3	Sejlrende ved Sælhundeholm Løb, Thyborøn			
	1979 S-3000-4	Gravning af sejlrende i Nissum Fjord			
518	<u>S-3000-5</u>	<u>S-3000-8</u>		1	
	1980 S-3000-5	Etablering af ny rute ved Hatter Barn			
	1980 S-3000-6	Uddybning af sejllobet mellem Kattegat og Aalborg			
	1983 S-3000-7	Uddybning af sejlrende ved Kalvehave			
	1984 S-3000-8	Tilsanding af sejlrenden over Løgstør Grunde			
519	<u>S-3000-9</u>			1	
	1969 S-3000-9	Uddybning af Højsteneneløbet Ærøskøbing og Svendborg			
520	<u>S-3000-10</u>	<u>S-3000-11</u>		1	
	1985 S-3000-10	Klapplads for Sælhundeholm Løb			
	1986 S-3000-11	Oprensning af sejlrende i Ringkøbing Fjord til Nørre Lyngvig			

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
1	<u>S-100-1</u>	<u>S-100-2</u>		1	
2	<u>S-100-2</u>			1	
3	<u>S-100-2-80</u>			1	
4	<u>S-100-2-81</u>			1	
5	<u>S-100-2-82</u>			1	
6	<u>S-100-2-82</u>			1	
7	<u>S-100-2-82</u>			1	
8	<u>S-100-2-83</u>			1	
9	<u>S-100-2-83</u>			1	
10	<u>S-100-2-84</u>			1	
11	<u>S-100-2-84</u>			1	
12	<u>S-100-2-85</u>			1	
13	<u>S-100-2-86</u>			1	
14	<u>S-100-2-87</u>	<u>S-100-2-88</u>		1	
15	<u>S-100-7</u>			1	
16	<u>S-100-7-1</u>	<u>S-100-9</u>		1	
17	<u>S-100-12</u>	<u>S-100-15</u>		1	
18	<u>S-100-15</u>			1	
19	<u>S-100-16</u>	<u>S-100-21</u>		1	
20	<u>S-100-21</u>	<u>S-100-23</u>		1	
21	<u>S-100-24</u>			1	
22	<u>S-100-26</u>			1	
23	<u>S-100-30</u>	<u>S-100-36</u>		1	
24	<u>S-100-38</u>	<u>S-100-45</u>		1	
25	<u>S-100-46</u>			1	
26	<u>S-100-47</u>	<u>S-100-53</u>		1	
27	<u>S-100-54</u>	<u>S-100-60</u>		1	
28	<u>S-100-60</u>			1	
29	<u>S-100-60</u>			1	
30	<u>S-100-61</u>	<u>S-100-69</u>		1	
31	<u>S-100-70</u>	<u>S-100-76</u>		1	
32	<u>S-100-77</u>	<u>S-100-84</u>		1	
33	<u>S-100-84</u>	<u>S-100-91</u>		1	
34	<u>S-200-1-78</u>	<u>S-200-1-81</u>		1	
35	<u>S-200-1-82</u>	<u>S-200-1-88</u>		1	
36	<u>S-200-8</u>	<u>S-300-1</u>		1	
37	<u>S-300-1-20-2</u>	<u>S-300-2-7</u>		1	
38	<u>S-300-2-7-1</u>			1	
39	<u>S-300-2-7-1</u>			1	
40	<u>S-300-2-8</u>			1	
41	<u>S-300-2-9</u>			1	
42	<u>S-300-2-20-1</u>	<u>S-300-2-100-6</u>		1	
43	<u>S-300-2-100-7</u>	<u>S-300-6</u>		1	
44	<u>S-300-6-3</u>	<u>S-300-6-20-1</u>		1	
45	<u>S-300-6-20-2</u>	<u>S-300-7-8</u>		1	
46	<u>S-300-7-8</u>			1	
47	<u>S-300-7-8</u>	<u>S-300-7-9</u>		1	
48	<u>S-300-8</u>			1	
49	<u>S-300-8-2</u>	<u>S-300-8-83</u>		1	
50	<u>S-300-9</u>			1	
51	<u>S-300-9-20-1</u>	<u>S-300-10-20-1</u>		1	
52	<u>S-300-10-20-2</u>	<u>S-300-12</u>		1	
53	<u>S-300-12-20-1</u>	<u>S-300-13-8</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
54	<u>S-300-13-9</u>			1	
55	<u>S-300-13-20-1</u>	<u>S-300-13-100-2</u>		1	
56	<u>S-300-13-100-3</u>			1	
57	<u>S-300-14</u>	<u>S-300-18-1</u>		1	
58	<u>S-300-19-2</u>			1	
59	<u>S-300-19-2</u>			1	
60	<u>S-300-19-4</u>			1	
61	<u>S-300-19-4</u>			1	
62	<u>S-300-19-4</u>			1	
63	<u>S-300-19-4</u>			1	
64	<u>S-300-19-4</u>			1	
65	<u>S-300-19-4</u>			1	
66	<u>S-300-19-4</u>			1	
67	<u>S-300-19-4-1</u>			1	
68	<u>S-300-19-4-1</u>			1	
69	<u>S-300-19-4-1</u>			1	
70	<u>S-300-19-4-1</u>			1	
71	<u>S-300-19-4-2</u>			1	
72	<u>S-300-19-4-2</u>			1	
73	<u>S-300-19-4-2</u>			1	
74	<u>S-300-19-4-3</u>			1	
75	<u>S-300-19-4-3</u>			1	
76	<u>S-300-19-4-3</u>			1	
77	<u>S-300-19-4-3</u>	<u>S-300-19-6</u>		1	
78	<u>S-300-19-7</u>			1	
79	<u>S-300-19-9</u>	<u>S-300-19-10</u>		1	
80	<u>S-300-19-10-1</u>			1	
81	<u>S-300-19-11</u>	<u>S-300-19-15</u>		1	
82	<u>S-300-23</u>	<u>S-300-23-20-2</u>		1	
83	<u>S-300-23-100-1</u>			1	
84	<u>S-300-23-100-2</u>	<u>S-300-26</u>		1	
85	<u>S-300-27</u>			1	
86	<u>S-300-27</u>	<u>S-300-29</u>		1	
87	<u>S-400-1</u>	<u>S-500-7-20-2</u>		1	
88	<u>S-500-8</u>	<u>S-500-10</u>		1	
89	<u>S-500-11</u>	<u>S-500-14-6</u>		1	
90	<u>S-500-14-7</u>	<u>S-500-18</u>		1	
91	<u>S-500-18-20-1</u>	<u>S-500-24</u>		1	
92	<u>S-600-2</u>	<u>S-600-3-40-1</u>		1	
93	<u>S-600-4</u>	<u>S-600-6-10-30</u>		1	
94	<u>S-600-6-20-1</u>	<u>S-600-14-10-30</u>		1	
95	<u>S-600-14-20-1</u>	<u>S-600-19-20-1</u>		1	
96	<u>S-600-20</u>	<u>S-600-32-20-1</u>		1	
97	<u>S-600-33</u>	<u>S-600-42</u>		1	
98	<u>S-600-42-20-1</u>	<u>S-600-46-20-1</u>		1	
99	<u>S-600-47-20-1</u>	<u>S-600-64</u>		1	
100	<u>S-600-65</u>			1	
101	<u>S-600-65</u>			1	
102	<u>S-600-66</u>	<u>S-600-70</u>		1	
103a	<u>S-600-I-12</u>	<u>S-600-I-12-20-2</u>		1	
103b	<u>S-600-I-12-50-1</u>	<u>S-600-I-12-100-3</u>		1	
104	<u>S-600-II-13</u>	<u>S-600-II-13-10</u>		1	
105	<u>S-600-II-13-20-1</u>	<u>S-600-II-13-60-1</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
106	<u>S-600-II-13-100-3</u>	<u>S-600-II-13-100-4</u>		1	
107	<u>S-600-II-13-100-9</u>	<u>S-700-1</u>		1	
108	<u>S-700-2</u>			1	
109	<u>S-700-2</u>			1	
110	<u>S-700-2</u>			1	
111	<u>S-700-2</u>	<u>S-700-5</u>		1	
112	<u>S-700-9</u>			1	
113	<u>S-700-10</u>			1	
114	<u>S-700-11</u>	<u>S-700-17</u>		1	
115	<u>S-700-17-1</u>	<u>S-700-18</u>		1	
116	<u>S-700-18</u>			1	
117	<u>S-700-18</u>			1	
118	<u>S-700-18</u>			1	
119	<u>S-700-18-1</u>	<u>S-700-18-4</u>		1	
120	<u>S-700-18-5</u>	<u>S-700-18-6</u>		1	
121	<u>S-700-18-7</u>	<u>S-700-18-8</u>		1	
122	<u>S-700-18-9</u>	<u>S-700-18-10</u>		1	
123	<u>S-700-18-11</u>	<u>S-700-18-14</u>		1	
124	<u>S-700-18-15</u>			1	
125	<u>S-700-18-16</u>			1	
126	<u>S-700-18-17</u>	<u>S-700-18-22</u>		1	
127	<u>S-700-19</u>			1	
128	<u>S-700-19</u>			1	
129	<u>S-700-19</u>			1	
130	<u>S-700-19</u>			1	
131	<u>S-700-19-1</u>			1	
132	<u>S-700-19-2</u>	<u>S-700-19-3</u>		1	
133	<u>S-700-19-3</u>			1	
134	<u>S-700-19-4</u>			1	
135	<u>S-700-19-5</u>			1	
136	<u>S-700-19-5</u>	<u>S-700-19-7</u>		1	
137	<u>S-700-20</u>			1	
138	<u>S-700-20</u>			1	
139	<u>S-700-20-1</u>	<u>S-700-22</u>		1	
140	<u>S-700-23</u>			1	
141	<u>S-700-23</u>			1	
142	<u>S-700-23</u>			1	
143	<u>S-700-23-1</u>	<u>S-700-23-3</u>		1	
144	<u>S-700-23-4</u>	<u>S-700-23-5</u>		1	
145	<u>S-700-24</u>			1	
146	<u>S-700-24</u>			1	
147	<u>S-700-24</u>			1	
148	<u>S-700-24</u>			1	
149	<u>S-700-24</u>			1	
150	<u>S-700-24</u>	<u>S-700-24-1</u>		1	
151	<u>S-700-24-1</u>			1	
152	<u>S-700-24-1</u>			1	
153	<u>S-700-24-1</u>	<u>S-700-25</u>		1	
154	<u>S-800-1</u>			1	
155	<u>S-800-2</u>			1	
156	<u>S-800-2</u>	<u>S-800-2-1</u>		1	
157	<u>S-800-2-2</u>	<u>S-800-5</u>		1	
158	<u>S-800-6</u>			1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
159	<u>S-800-9</u>			1	
160	<u>S-800-9</u>			1	
161	<u>S-800-9</u>			1	
162	<u>S-800-10</u>	<u>S-800-10-80-4</u>		1	
163	<u>S-800-10-81-12</u>	<u>S-800-12</u>		1	
164	<u>S-800-12</u>	<u>S-800-20</u>		1	
165	<u>S-800-22-2</u>			1	
166	<u>S-800-22-2</u>	<u>S-800-22-3</u>		1	
167	<u>S-800-24</u>	<u>S-800-27</u>		1	
168	<u>S-800-27</u>			1	
169	<u>S-800-27</u>	<u>S-800-27-1</u>		1	
170	<u>S-800-28</u>			1	
171	<u>S-800-28</u>			1	
172	<u>S-800-30</u>			1	
173	<u>S-800-31</u>	<u>S-800-39</u>		1	
174	<u>S-800-40</u>			1	
175	<u>S-800-40</u>			1	
176	<u>S-800-41</u>	<u>S-800-42</u>		1	
177	<u>S-800-42</u>			1	
178	<u>S-800-42</u>			1	
179	<u>S-800-42</u>			1	
180	<u>S-800-44</u>	<u>S-800-46</u>		1	
181	<u>S-800-47</u>			1	
182	<u>S-800-48</u>	<u>S-800-51</u>		1	
183	<u>S-800-52</u>	<u>S-800-56</u>		1	
184	<u>S-900-2</u>	<u>S-900-24</u>		1	
185	<u>S-900-25</u>			1	
186	<u>S-900-25</u>			1	
187	<u>S-900-25</u>			1	
188	<u>S-900-26</u>	<u>S-900-36</u>		1	
189	<u>S-900-44</u>	<u>S-900-64</u>		1	
190	<u>S-900-65</u>	<u>S-900-72</u>		1	
191	<u>S-900-73</u>	<u>S-900-81</u>		1	
192	<u>S-900-82</u>	<u>S-900-90</u>		1	
193	<u>S-900-91</u>			1	
194	<u>S-900-91</u>			1	
195	<u>S-900-91</u>			1	
196	<u>S-900-92</u>	<u>S-900-105</u>		1	
197	<u>S-1000-1</u>	<u>S-1000-7</u>		1	
198	<u>S-1000-24</u>	<u>S-1000-30-20-1</u>		1	
199	<u>S-1000-34</u>	<u>S-1000-34-1</u>		1	
200	<u>S-1000-37</u>			1	
201	<u>S-1000-37</u>	<u>S-1000-37-20-1</u>		1	
202	<u>S-1000-42</u>	<u>S-1000-50</u>		1	
203	<u>S-1000-51</u>	<u>S-1000-52</u>		1	
204	<u>S-1000-53</u>	<u>S-1000-64</u>		1	
205	<u>S-1000-66</u>	<u>S-1000-74</u>		1	
206	<u>S-1000-75</u>	<u>S-1000-82</u>		1	
207	<u>S-1000-83</u>	<u>S-1000-91</u>		1	
208	<u>S-1000-93</u>	<u>S-1000-107</u>		1	
209	<u>S-1000-108</u>	<u>S-1000-109</u>		1	
210	<u>S-1000-111</u>	<u>S-1000-122</u>		1	
211	<u>S-1100-2</u>	<u>S-1200-3</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
212	<u>S-1200-11</u>	<u>S-1200-12</u>		1	
213	<u>S-1200-13</u>	<u>S-1200-18</u>		1	
214	<u>S-1200-21</u>			1	
215	<u>S-1200-21</u>	<u>S-1200-24</u>		1	
216	<u>S-1200-26</u>			1	
217	<u>S-1200-26</u>			1	
218	<u>S-1200-26</u>			1	
219	<u>S-1200-29</u>	<u>S-1200-31</u>		1	
220	<u>S-1200-32</u>	<u>S-1200-36</u>		1	
221	<u>S-1200-39</u>	<u>S-1200-43</u>		1	
222	<u>S-1200-47</u>	<u>S-1200-55</u>		1	
223	<u>S-1200-61</u>	<u>S-1200-68</u>		1	
224	<u>S-1200-69</u>			1	
225	<u>S-1200-69</u>			1	
226	<u>S-1200-69</u>			1	
227	<u>S-1200-69</u>			1	
228	<u>S-1200-69</u>			1	
229	<u>S-1200-71</u>	<u>S-1200-76</u>		1	
230	<u>S-1200-77</u>	<u>S-1200-78</u>		1	
231	<u>S-1200-80</u>			1	
232	<u>S-1200-81</u>	<u>S-1200-89</u>		1	
233	<u>S-1200-90</u>	<u>S-1200-93</u>		1	
234	<u>S-1200-94</u>	<u>S-1200-100</u>		1	
235	<u>S-1200-101</u>	<u>S-1200-103</u>		1	
236	<u>S-1200-104</u>	<u>S-1200-107</u>		1	
237	<u>S-1200-108</u>	<u>S-1200-114</u>		1	
238	<u>S-1200-115</u>	<u>S-1200-123</u>		1	
239	<u>S-1300-1</u>			1	
240	<u>S-1300-2</u>			1	
241	<u>S-1300-3</u>			1	
242	<u>S-1300-5</u>			1	
243	<u>S-1300-7</u>	<u>S-1300-8</u>		1	
244	<u>S-1300-11</u>			1	
245	<u>S-1300-11</u>			1	
246	<u>S-1300-13</u>	<u>S-1300-14</u>		1	
247	<u>S-1300-15</u>			1	
248	<u>S-1300-15</u>			1	
249	<u>S-1300-23</u>	<u>S-1300-26</u>		1	
250	<u>S-1300-27</u>	<u>S-1300-34</u>		1	
251	<u>S-1300-35</u>	<u>S-1300-41</u>		1	
252	<u>S-1300-43</u>	<u>S-1300-52</u>		1	
253	<u>S-1300-57</u>			1	
254	<u>S-1300-57</u>	<u>S-1300-66</u>		1	
255	<u>S-1300-71</u>			1	
256	<u>S-1300-71</u>			1	
257	<u>S-1300-71</u>			1	
258	<u>S-1300-78</u>	<u>S-1300-83</u>		1	
259	<u>S-1300-85</u>	<u>S-1300-89</u>		1	
260	<u>S-1300-92</u>	<u>S-1300-93-1</u>		1	
261	<u>S-1300-93-2</u>	<u>S-1300-105</u>		1	
262	<u>S-1300-108</u>			1	
263	<u>S-1300-113</u>	<u>S-1300-121</u>		1	
264	<u>S-1300-123</u>	<u>S-1300-126</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
265	<u>S-1300-127</u>	<u>S-1300-132</u>		1	
266	<u>S-1300-134</u>	<u>S-1300-138</u>		1	
267	<u>S-1300-139</u>	<u>S-1300-142</u>		1	
268	<u>S-1300-143</u>	<u>S-1300-148</u>		1	
269	<u>S-1300-150</u>	<u>S-1300-157</u>		1	
270	<u>S-1300-158</u>			1	
271	<u>S-1300-158</u>	<u>S-1300-160</u>		1	
272	<u>S-1300-161</u>	<u>S-1300-163</u>		1	
273	<u>S-1300-164</u>	<u>S-1400-4</u>		1	
274	<u>S-1400-4</u>	<u>S-1400-15</u>		1	
275	<u>S-1500-8-1</u>	<u>S-1500-53</u>		1	
276	<u>S-1500-55</u>	<u>S-1500-73</u>		1	
277	<u>S-1500-74</u>	<u>S-1500-94</u>		1	
278	<u>S-1600-3</u>	<u>S-1600-7</u>		1	
279	<u>S-1600-8</u>	<u>S-1600-24</u>		1	
280	<u>S-1600-28</u>	<u>S-1600-35</u>		1	
281	<u>S-1600-36</u>	<u>S-1600-47</u>		1	
282	<u>S-1600-48</u>	<u>S-1600-50</u>		1	
283	<u>S-1600-51</u>	<u>S-1600-53</u>		1	
284	<u>S-1600-55</u>	<u>S-1600-57</u>		1	
285	<u>S-1600-59</u>	<u>S-1600-64</u>		1	
286	<u>S-1600-65</u>	<u>S-1600-78</u>		1	
287	<u>S-1600-80</u>	<u>S-1600-91</u>		1	
288	<u>S-1600-93</u>	<u>S-1600-99</u>		1	
289	<u>S-1600-102</u>	<u>S-1600-107</u>		1	
290	<u>S-1600-108</u>	<u>S-1600-112</u>		1	
291	<u>S-1600-114</u>			1	
292	<u>S-1600-116</u>	<u>S-1600-123</u>		1	
293	<u>S-1600-125</u>	<u>S-1600-128</u>		1	
294	<u>S-1600-130</u>	<u>S-1600-139</u>		1	
295	<u>S-1600-140</u>	<u>S-1600-143</u>		1	
296	<u>S-1600-144</u>	<u>S-1600-146</u>		1	
297	<u>S-1600-147</u>	<u>S-1600-148</u>		1	
298	<u>S-1600-150</u>	<u>S-1600-156</u>		1	
299	<u>S-1600-157</u>	<u>S-1600-162</u>		1	
300	<u>S-1600-163</u>	<u>S-1600-168</u>		1	
301	<u>S-1600-169</u>	<u>S-1700-13</u>		1	
302	<u>S-1700-15</u>	<u>S-1700-24</u>		1	
303	<u>S-1700-25</u>	<u>S-1700-37</u>		1	
304	<u>S-1700-38</u>	<u>S-1700-47</u>		1	
305	<u>S-1700-48</u>	<u>S-1700-54</u>		1	
306	<u>S-1700-55</u>	<u>S-1700-62</u>		1	
307	<u>S-1700-64</u>	<u>S-1700-72</u>		1	
308	<u>S-1700-73</u>	<u>S-1700-83</u>		1	
309	<u>S-1700-84</u>	<u>S-1700-91</u>		1	
310	<u>S-1700-94</u>	<u>S-1700-98</u>		1	
311	<u>S-1700-101</u>	<u>S-1700-108</u>		1	
312	<u>S-1700-109</u>	<u>S-1700-114</u>		1	
313	<u>S-1700-115</u>	<u>S-1700-118</u>		1	
314	<u>S-1700-119</u>	<u>S-1700-121</u>		1	
315	<u>S-1700-123</u>	<u>S-1700-131</u>		1	
316	<u>S-1700-132</u>	<u>S-1700-140</u>		1	
317	<u>S-1700-141</u>			1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
318	<u>S-1700-142</u>	<u>S-1700-149</u>		1	
319	<u>S-1700-150</u>	<u>S-1700-154</u>		1	
320	<u>S-1700-155</u>	<u>S-1700-158</u>		1	
321	<u>S-1700-159</u>	<u>S-1700-164</u>		1	
322	<u>S-1700-165</u>	<u>S-1700-169</u>		1	
323	<u>S-1700-170</u>	<u>S-1700-174</u>		1	
324	<u>S-1700-175</u>	<u>S-1700-179</u>		1	
325	<u>S-1700-180</u>	<u>S-1700-188</u>		1	
326	<u>S-1700-189</u>	<u>S-1700-193</u>		1	
327	<u>S-1700-194</u>	<u>S-1800-9</u>		1	
328	<u>S-1800-10</u>			1	
329	<u>S-1800-11</u>	<u>S-1900-16</u>		1	
330	<u>S-1900-22</u>	<u>S-1900-47</u>		1	
331	<u>S-1900-53</u>	<u>S-1900-89</u>		1	
332	<u>S-1900-92</u>	<u>S-1900-97</u>		1	
333	<u>S-1900-98</u>	<u>S-1900-104</u>		1	
334	<u>S-1900-105</u>	<u>S-1900-106</u>		1	
335	<u>S-1900-107</u>	<u>S-1900-114</u>		1	
336	<u>S-1900-115</u>	<u>S-1900-124</u>		1	
337	<u>S-1900-125</u>	<u>S-1900-136</u>		1	
338	<u>S-1900-137</u>	<u>S-1900-138</u>		1	
339	<u>S-1900-139</u>	<u>S-1900-145</u>		1	
340	<u>S-1900-146</u>	<u>S-1900-155</u>		1	
341	<u>S-1900-156</u>	<u>S-1900-164</u>		1	
342	<u>S-1900-165</u>	<u>S-1900-175</u>		1	
343	<u>S-1900-176</u>	<u>S-1900-184</u>		1	
344	<u>S-1900-185</u>	<u>S-1900-191</u>		1	
345	<u>S-1900-192</u>	<u>S-1900-196</u>		1	
346	<u>S-1900-197</u>	<u>S-2000-10</u>		1	
347	<u>S-2000-11</u>	<u>S-2000-12-1</u>		1	
348	<u>S-2000-15</u>	<u>S-2000-41</u>		1	
349	<u>S-2000-46</u>	<u>S-2000-54</u>		1	
350	<u>S-2000-55</u>	<u>S-2000-74</u>		1	
351	<u>S-2000-76</u>	<u>S-2000-77</u>		1	
352	<u>S-2000-79</u>	<u>S-2000-82</u>		1	
353	<u>S-2000-87</u>	<u>S-2000-96</u>		1	
354	<u>S-2000-97</u>	<u>S-2000-106</u>		1	
355	<u>S-2000-107</u>	<u>S-2000-112</u>		1	
356	<u>S-2000-114</u>	<u>S-2000-122</u>		1	
357	<u>S-2000-123</u>	<u>S-2000-129</u>		1	
358	<u>S-2000-130</u>	<u>S-2000-148</u>		1	
359	<u>S-2000-149</u>	<u>S-2000-161</u>		1	
360	<u>S-2000-162</u>	<u>S-2000-176</u>		1	
361	<u>S-2000-177</u>	<u>S-2000-181</u>		1	
362	<u>S-2000-182</u>	<u>S-2000-183</u>		1	
363	<u>S-2000-184</u>	<u>S-2000-195</u>		1	
364	<u>S-2000-196</u>	<u>S-2000-208</u>		1	
365	<u>S-2000-209</u>	<u>S-2000-222</u>		1	
366				1	
367	<u>S-2000-235</u>	<u>S-2000-244</u>		1	
368	<u>S-2000-245</u>	<u>S-2000-254</u>		1	
369	<u>S-2000-255</u>	<u>S-2000-262</u>		1	
370	<u>S-2000-263</u>	<u>S-2000-270</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
371	<u>S-2000-271</u>	<u>S-2100</u>		1	
372	<u>S-2100-1</u>	<u>S-2100-5</u>		1	
373	<u>S-2100-9</u>	<u>S-2100-27</u>		1	
374	<u>S-2100-31</u>	<u>S-2100-40</u>		1	
375	<u>S-2100-41</u>	<u>S-2100-56</u>		1	
376	<u>S-2100-57</u>	<u>S-2100-66</u>		1	
377	<u>S-2100-67</u>	<u>S-2100-69</u>		1	
378	<u>S-2100-70</u>	<u>S-2100-98</u>		1	
379	<u>S-2100-99</u>	<u>S-2100-109</u>		1	
380	<u>S-2100-110</u>			1	
381	<u>S-2100-110</u>	<u>S-2100-112</u>		1	
382	<u>S-2100-113</u>	<u>S-2100-119</u>		1	
383	<u>S-2200-3</u>			1	
384	<u>S-2200-10</u>	<u>S-2200-13</u>		1	
385	<u>S-2200-13</u>			1	
386	<u>S-2200-19</u>	<u>S-2200-23</u>		1	
387	<u>S-2200-29</u>	<u>S-2200-38</u>		1	
388	<u>S-2200-39</u>			1	
389	<u>S-2200-40</u>	<u>S-2200-59</u>		1	
390	<u>S-2200-60</u>	<u>S-2200-65</u>		1	
391	<u>S-2200-66</u>	<u>S-2200-76</u>		1	
392	<u>S-2200-78</u>	<u>S-2200-90</u>		1	
393	<u>S-2200-91</u>			1	
394	<u>S-2200-92</u>	<u>S-2200-103</u>		1	
395	<u>S-2200-104</u>	<u>S-2200-110</u>		1	
396	<u>S-2200-111</u>	<u>S-2200-121</u>		1	
397	<u>S-2300-1</u>	<u>S-2600-4</u>		1	
398	<u>S-2600-6</u>	<u>S-2700-1</u>		1	
399	<u>S-2700-1-50-1</u>	<u>S-2700-3</u>		1	
400	<u>S-2700-3</u>	<u>S-2700-5</u>		1	
401	<u>S-2700-5</u>			1	
402	<u>S-2700-5</u>			1	
403	<u>S-2700-5</u>			1	
404	<u>S-2700-5</u>	<u>S-2700-6</u>		1	
405	<u>S-2700-7</u>	<u>S-2700-9</u>		1	
406	<u>S-2700-9</u>			1	
407	<u>S-2700-10</u>	<u>S-2700-11-50-1</u>		1	
408	<u>S-2700-12</u>	<u>S-2700-12-50-1</u>		1	
409	<u>S-2700-13</u>			1	
410	<u>S-2700-14</u>	<u>S-2700-18</u>		1	
411	<u>S-2700-19</u>			1	
412	<u>S-2700-19</u>	<u>S-2700-21</u>		1	
413	<u>S-2700-21</u>	<u>S-2700-25</u>		1	
414	<u>S-2700-26</u>	<u>S-2700-27</u>		1	
415	<u>S-2700-34</u>	<u>S-2700-35</u>		1	
416	<u>S-2700-35</u>	<u>S-2700-35-50-1</u>		1	
417	<u>S-2700-36</u>			1	
418	<u>S-2700-36</u>			1	
419	<u>S-2700-37</u>	<u>S-2700-38</u>		1	
420	<u>S-2700-40</u>			1	
421	<u>S-2700-40</u>	<u>S-2700-40-50-1</u>		1	
422	<u>S-2700-41</u>			1	
423	<u>S-2700-41-50-1</u>	<u>S-2700-46</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
424	<u>S-2700-46</u>			1	
425	<u>S-2700-46</u>			1	
426	<u>S-2700-46</u>			1	
427	<u>S-2700-47</u>	<u>S-2700-48</u>		1	
428	<u>S-2700-49</u>	<u>S-2700-50</u>		1	
429	<u>S-2700-50-50-1</u>	<u>S-2700-52</u>		1	
430	<u>S-2700-55</u>	<u>S-2700-56</u>		1	
431	<u>S-2700-57</u>	<u>S-2700-58</u>		1	
432	<u>S-2700-59</u>	<u>S-2700-60-50-1</u>		1	
433	<u>S-2700-62</u>			1	
434	<u>S-2700-62</u>			1	
435	<u>S-2700-62</u>			1	
436	<u>S-2700-63</u>	<u>S-2700-65-50-1</u>		1	
437	<u>S-2700-66</u>			1	
438	<u>S-2700-67</u>	<u>S-2700-69</u>		1	
439	<u>S-2700-70</u>	<u>S-2700-72</u>		1	
440	<u>S-2700-72</u>	<u>S-2700-74-50-1</u>		1	
441	<u>S-2700-75</u>			1	
442	<u>S-2700-75</u>			1	
443	<u>S-2700-77</u>	<u>S-2700-80</u>		1	
444	<u>S-2700-81</u>	<u>S-2700-87</u>		1	
445	<u>S-2700-88</u>	<u>S-2700-91</u>		1	
446	<u>S-2700-92</u>	<u>S-2700-95</u>		1	
447	<u>S-2700-96</u>	<u>S-2700-99</u>		1	
448	<u>S-2700-100</u>	<u>S-2700-101</u>		1	
449	<u>S-2700-102</u>			1	
450	<u>S-2700-106</u>	<u>S-2800-1</u>		1	
451	<u>S-2800-2</u>			1	
452	<u>S-2800-3</u>			1	
453	<u>S-2800-4</u>	<u>S-2800-4-50-1</u>		1	
454	<u>S-2800-5</u>			1	
455	<u>S-2800-6</u>			1	
456	<u>S-2800-8</u>	<u>S-2800-12</u>		1	
457	<u>S-2800-15</u>	<u>S-2800-16</u>		1	
458	<u>S-2800-17</u>	<u>S-2800-19</u>		1	
459	<u>S-2800-20</u>	<u>S-2800-23-50-1</u>		1	
460	<u>S-2800-24</u>	<u>S-2800-25</u>		1	
461	<u>S-2800-26</u>			1	
462	<u>S-2800-27</u>	<u>S-2800-27-50-1</u>		1	
463	<u>S-2800-30</u>	<u>S-2800-41</u>		1	
464	<u>S-2800-42</u>	<u>S-2800-42-50-1</u>		1	
465	<u>S-2800-43</u>			1	
466	<u>S-2800-44</u>			1	
467	<u>S-2800-44</u>	<u>S-2800-49</u>		1	
468	<u>S-2800-50</u>	<u>S-2800-53-50-1</u>		1	
469	<u>S-2800-54</u>	<u>S-2800-55</u>		1	
470	<u>S-2800-56</u>	<u>S-2800-57</u>		1	
471	<u>S-2800-58</u>			1	
472	<u>S-2800-58-50-1</u>	<u>S-2800-61</u>		1	
473	<u>S-2800-62</u>	<u>S-2800-62-50-1</u>		1	
474	<u>S-2800-64</u>			1	
475	<u>S-2800-64-50-1</u>	<u>S-2800-70</u>		1	
476	<u>S-2800-71</u>	<u>S-2800-72</u>		1	

TRAFIKMINISTERIET

S - SØTERRITORIE 1952 - 1988

Løbe.nr	Fra	Til	BD.	PK.	Andet
477	<u>S-2800-73</u>	<u>S-2800-73-50-1</u>		1	
478	<u>S-2800-74</u>	<u>S-2800-75</u>		1	
479	<u>S-2800-75</u>	<u>S-2800-78</u>		1	
480	<u>S-2800-79</u>	<u>S-2800-80-50-1</u>		1	
481	<u>S-2800-81</u>			1	
482	<u>S-2800-82</u>	<u>S-2800-85</u>		1	
483	<u>S-2800-87</u>	<u>S-2800-88</u>		1	
484	<u>S-2800-88-1</u>			1	
485	<u>S-2800-88-2</u>			1	
486	<u>S-2800-88-3</u>			1	
487	<u>S-2800-88-4</u>			1	
488	<u>S-2800-88-4-a</u>	<u>S-2800-93</u>		1	
489	<u>S-2800-94</u>	<u>S-2800-101</u>		1	
490	<u>S-2800-102</u>	<u>S-2800-102-50-1</u>		1	
491	<u>S-2800-103</u>			1	
492	<u>S-2800-103-1</u>	<u>S-2800-104</u>		1	
493	<u>S-2800-105</u>	<u>S-2800-106</u>		1	
494	<u>S-2800-107</u>	<u>S-2800-111</u>		1	
495	<u>S-2800-112</u>			1	
496	<u>S-2800-113</u>	<u>S-2800-115</u>		1	
497	<u>S-2800-116</u>	<u>S-2800-119</u>		1	
498	<u>S-2800-120</u>	<u>S-2900-6-100-1</u>		1	
499	<u>S-2900-10-1</u>	<u>S-2900-10-81</u>		1	
500	<u>S-2900-10-82</u>	<u>S-2900-20-7</u>		1	
501	<u>S-2900-20-8</u>	<u>S-2900-30-1</u>		1	
502	<u>S-2900-31-78-2</u>	<u>S-2900-60-1</u>		1	
503	<u>S-2900-60-5</u>	<u>S-2900-78-4</u>		1	
504	<u>S-2900-81-1</u>	<u>S-2900-82-10</u>		1	
505	<u>S-2900-94-20-2</u>	<u>S-2900-94-78-2</u>		1	
506	<u>S-2900-94-97-1</u>	<u>S-2900-97-1</u>		1	
507	<u>S-2900-97-2</u>	<u>S-2900-100-10</u>		1	
508	<u>S-2900-100-11</u>	<u>S-2900-100-16</u>		1	
509	<u>S-2900-100-17</u>	<u>S-2900-131-60-69</u>		1	
510	<u>S-2900-131-81-1</u>	<u>S-2900-161-100-4</u>		1	
511	<u>S-2900/79</u>	<u>S-2900/83</u>		1	
512	<u>S-2900-alm-1</u>	<u>S-2900-alm-4-2</u>		1	
513	<u>S-2900-a-3</u>	<u>S-2900-g-1</u>		1	
514	<u>S-2900-h-1</u>	<u>S-2900-l-1</u>		1	
515	<u>S-2900-l-2</u>	<u>S-2900-s-1</u>		1	
516	<u>S-2900-s-3</u>	<u>S-2900-w-1</u>		1	
517	<u>S-3000-1</u>	<u>S-3000-4</u>		1	
518	<u>S-3000-5</u>	<u>S-3000-8</u>		1	
519	<u>S-3000-9</u>			1	
520	<u>S-3000-10</u>	<u>S-3000-11</u>		1	

