
Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod VVM redegørelse ang 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 11:53

Jeg finder det dybt rystende, at alle kontrolinstanser på Miljøområdet udelukkes fra indsigelser mod Limfjordsforbindelsen, og samtidig fjernes retssikkerheden fra den enkelte borger.

Det kan ikke være rigtigt, at man kan overføre al beslutningskraft til Transportministeren, og samtidig se bort fra offentlige eksperter på området samt blokere for borgernes normale indsigelsesmuligheder via domstolene.

Ovennævnte kan vel alene skyldes man er klar over, at der ved projektet, løbende vil være basis for såvel indsigelser som sagsanlæg.

Denne udelukkelse af alle, er vel noget vi normalt alene forbinder med diktaturer - trist vi langsomt bevæger os den vej.

Med venlig hilsen
Peter Petersen
Enggaardsgade 38E. 2 tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:59

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde indlejret CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og udvinding/produktionen/transport af materialer.

I bygningsreglementet er der krav til LCA beregning og overholdelse af max grænser for CO2 belastning for alt nybyggeri, hvilket allerede i dag (og især ved fremtidige skærpselser), umuliggør tungt byggeri og medfører genovervejelser, valg af transformation, renoveringer, tilbygninger til eksisterende byggerier mv. Samme samvittighedsfulde overvejelser mener jeg ville være på sin plads ved anlæg af veje. Når der opføres vejanlæg, udgør især beton og asfalt en stor miljø- og CO2-belastning. Det er derfor afgørende at alle projekter overvejes nøje med dette sigte. I dette tilfælde findes der mere klimavenlige og billigere løsninger, i form af udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen alt efter belastningsintensitet.

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

Venlig hilsen

Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mikkel Avlund Overgaard (mikk854m@gmail.com)
Titel: Egholm høringssvar
Sendt: 11-01-2024 22:49

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

Mvh Mikkel
Porshedevej 14 9240 Nibe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Signe Sofie Nørgård (signe.s.norgaard@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 20:28

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

Det er virkelig trist og et samfundsmæssigt svigt, at man vil ødelægge et unikt stykke natur og et grønt åndehul midt i Aalborg.

Mvh.
Signe Sofie Nørgård
Egholm 37

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Aalborg har Danmarksrekord mht. CO2 udledning
Sendt: 11-01-2024 18:32

Aalborg har Danmarksrekord mht. CO₂ udledning

Aalborg har i forvejen **Danmarksrekord mht. CO₂ udledning** i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 480.380 tons CO₂e i anlægsfasen er absolut ikke hvad vi har brug for midt i en klimakrise. På næsten daglig basis mærker vi også herhjemme konsekvenserne af klimaforandringerne i form af forhøjede vandstande, oversvømmelser og ødelæggelser på både natur og samfundsskabte installationer. Set i lyset af Aalborg Kommunes mangelfulde klimatilpasningsberedskab kan bortskaffelse af ca. 1.000.000 m³ havbundssediment godt give anledning til alvorlig bekymring. Desuden vil anlæg af motorvejen betyde et enormt træk på nogle af Nordjyllands vigtigste råstoffer, så som sand, grus, kalk og ler, råstoffer der ikke kan genskabes.

Det vil derfor være en **Gigantisk Misforståelse** at anlægge en 20 km lang motorvej hen over Egholm, som blandt andet vil påvirke klima, miljø og råstoflagre negativt.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Andrea Krsnik (andreakrsnik03@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:26

Høringssvar:

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

Andrea Krsnik

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henning Husum (henning.husum@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:10

Jeg har haft adgang til at besøge områderne, hvor den nye motorvej påtænkes placeret, og er i den forbindelse blevet opmærksom på, at der er flere særlige naturværdier dér, der ikke bør forringes.

Det er ligeledes ganske overordnet vanskeligt at forstå, at projektet skal gennemføres i en situation, hvor Danmark har en europæisk bundplacering i bevarelse af natur. Over et projekt som dette bliver Danmarks yndede rolle som grønt foregangsland eller stormagt til grin. Når vi ser projektet sammen med den øvrige udvikling i Danmark, er vores tilsagn ved COP15 i Toronto - hvor vi har lovet verdens befolkninger, herunder vore egne børn at være 30 by 30 - grotesk og en fuckfinger til de kræfter, der stadig arbejder på at holde fast i en rest af liberalt demokrati. Det sker, når projektet med sin arrogance over for os selv og fremtidige generationer stråler af et politisk system, der i sin overfladiskhed og hulhed i forhold til vore eksistentielle udfordringer på værste vis vander den udhuling af demokratiet og den lede ved politikerne, der allerede har gode kår.

Endvidere er det klimamæssige aftryk af byggeriet stort. Igen stemmer det dårligt med Danmarks internationale promovring af sig selv i Beyond Oil And Gas Alliance. Og netop klimaproblematikken er kun indtænkt i forudsætningerne for projektet i meget utilstrækkelig grad. Der mangler således i dansk kontekst en overvejelse af ressourcebehovet i forhold til ressourcetilgængeligheden i forbindelse med en elektrificering af individuel transport, betydningen af, at energi i fremtiden bliver dyrere, og at vi formodentlig kommer til at flytte os mindre. I en situation, hvor alt bliver anderledes, er det ikke ansvarlig politik at antage, at vi blot fortsætter som hidtil. Derfor kan den tredje Limfjordsforbindelse risikere aldrig at blive færdig eller blive færdig, uden at der er et behov for forbindelsen, og der samtidig ikke er den fornødne energi til at vedligeholde eller fjerne forbindelsen igen.

Bortset fra ovennævnte summariske bemærkninger, kan jeg konstatere, at Borgerbevægelsen mod Egholmlinien igen og igen har påpeget væsentlige problemstillinger ved projektet og dets miljøkonsekvenser. Disse indvendinger bør tages alvorligt og ikke blot fejes til side, som det i al væsentlighed sker.

Opsummeret: Egholmforbindelsen bør opgives, og dens miljøvurdering bør forkastes.

Med venlig hilsen
Henning Husum
Grønagervej 4
2300 København S
Telefon +45 42 74 16 70

Interesseret i klima- og biodiversitetsproblemerne?

Så er min YouTube-kanal måske noget for dig:

<https://www.youtube.com/channel/UCC5s6rII45ORQ6pyvG4f24Q>

Hvis du abonnerer på kanalen får du besked, når der er en ny video klar, og samtidig bliver det lettere for andre at blive opmærksom på videoerne.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik A. Nielsen (henrik@henrikanielsen.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 12:37

Til Transportministeriet

Jeg er imod anlægget af en motorvej over Egholm. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO2-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes. Og der bør indgå en vurdering af alternative løsninger.

Alle erfaringer viser, at byggeri af nye motorveje har som hovedeffekt at tiltrække mere trafik, altså flere biler og mere CO2 udledning. Det er derfor den forkerte vej at gå at bygge flere motorveje, så vi øger udledningen. Forslaget om at bygge Egholmmotorvejen bør derfor trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Henrik A. Nielsen

Sætervej 2B, 9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:15

Nej til **Egholmmotorvej** – Miljøkonsekvenser

Aalborg Vestby har et uerstatteligt miljø med rekreative områder langs fjorden og på Egholm. Vi har for få år siden fået etableret en Fjordpark, som benyttes af folk fra hele byen. Vi har roklubber, kajakklubber, sejlkubber, vinterbadeklub m.m. Folk kommer her for stilheden, og for at nyde fjordengene og området ved Egholm. På Nørresundbysiden har vi "Verdens Ende" (lige der, hvor motorvejen kommer til at gå i land) et yndet udflugtsmål. Ingen andre større byer har lignende natur så bynært. Skal det virkelig ødelægges med støj fra en motorvej? Egholm er et fantastiske og attraktivt område. Det tager kun 5 minutter at komme over med færgen. Hvert år besøger omkring 120.000 mennesker øen. Folk, der nyder naturen, roen og freden. Aalborg er den mest støjplagede by i Danmark, men i den vestlige del af byen og på Egholm kan man nyde stilheden. Man taler om miljø og grøn omstilling! Egholmmotorvejen er et skridt i den helt forkerte retning. Alene CO₂-udledningen, både i anlægsfasen og efter, vil være skræmmende store. Vi skal til at tænke anderledes. Hver gang der anlægges en motorvej, går der kun kort tid, så er den fyldt op med biler og dermed mere forurening. Vi skal tænke på kollektiv trafik i stedet.

Tiden er løbet fra den slags motorvejsprojekter.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:07
Bilag: Klima Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Klima.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

KLIMA - Miljøvurderinger og Anlægslov

En udsættelse af anlægsloven er nødvendig, da VVM processen og anlægsloven er ULOVLIG, fordi de er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver, da relevante alternative løsninger ift. en 3. Limfjordsforbindelse ikke er blevet undersøgt. *

Jeg gør indsigelse over, at CO2 udledninger i anlægsfasen ikke er medregnet i samfundsøkonomien og den interne rente. VD undlader at medregne udledning af op i mod 500.000 t CO2e, som med en pris på 5000 kr. pr t ville belaste projektet samfundsmæssigt med yderligere små 2,5 mia og vise dets mangel på rentabilitet. Da Infrastrukturplanen blev indgået med påstand om "Klimaneutralitet", kostede det en minister taburetten, da vigtige klimatal blev tilbageholdt, men mærkværdigvis ændrede kendskabet til klimatalene og til motorvejenes katastrofale klimakonsekvenser hverken Infrastrukturplanen eller de bagvedliggende beregningsmetoder. At motorvejen så kun lige er rentabel - med alt overvejende begrundelse om påståede tidsgevinster som mestendels kommer fra *fritidskørsel* - er også grotesk i en klimakrise.

Jeg gør indsigelse over det uvederhæftige i, at CO2 udledning i anlægsfasen modregnes af spekulative gevinster fra eventuel fremtidig teknologi.

Jeg gør indsigelse over, at CO2 udledning ifm. ændringerne af arealanvendelse ikke indgår i motorvejsprojektets samlede CO2 opgørelse. Projektets klimaaftryk bliver underestimeret, da det er store arealer - heraf en betydelige del kulstofrige lavbundslande - der dækkes af motorvej og anlæg.

Egholmforbindelsen er den værst tænkelige løsning set ud fra klima- og miljøhensyn og derfor ikke noget, som vi kan igangsætte midt i en klima- og biodiversitetskrise. I forvejen stammer 24 % af den gennemsnitlige danskers klimaaftryk fra transport og med en ny motorvej øges trafikken. Tiden ikke er til unødvendig transport af sand og sten, produktion og anlæg af beton og asfalt, der vil medføre en stor udledning af CO2 både under anlæg og ved drift. Alle tiltag som går stik mod Danmarks erklærede klimamål.

Danmark bør gøre som flere europæiske foregangslande, nemlig fokusere på helhedsorienterede, bæredygtige mobilitetsplaner og strategier og kun bygge nyt, hvor det ikke er muligt at udvide eksisterende vejanlæg, hvilket er langt mindre CO2 udledende og mere omkostningseffektivt.

Og en udvidelse af E45 og tunnel, som alternativ til Egholmmotorvejen – er mulig.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af [Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.."

Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU's habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.

Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.

Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter.

Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Klimaet belastes
Sendt: 10-01-2024 18:52
Bilag: Klimaet belastes.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Klimaet belastes

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

Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO₂ udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO₂ ekstra.

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>

Klimaet belastes

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

Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO₂ udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO₂ ekstra.

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>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Klimaet belastes
Sendt: 10-01-2024 12:29

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Klimaet belastes

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

Et stort anlægsprojekt som etablering af en ny motorvej medfører betydeligt øget CO₂ udslip i forbindelse med fremstilling af materialer, transport til byggepladsen og selve anlæggelsen. De seneste klimarapporter og hastigheden af vejrforandringer, der selv har overrasket forskere, viser med al tydelighed, at vi på ingen måde kan forsvare at udlede flere hundrede tusind tons CO₂ ekstra.

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>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bente Koren Mouritzen (bente@mouritzen.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 10-01-2024 08:09

Til Transportministeriet

Vi SKAL reducere vores CO2-udledninger, vi SKAL ændre måden vi er i verden på - måden vi "vækster" på (hvis vækst da overhovedet skal være en del af vores fremtidsstrategi)!

Det er der langt om længe konsensus om!

Derfor virker det skræmmende, deprimerende og stik imod, hvad man ville forvente af politikere, der taler og taler om at nedbringe CO2-udledninger, at man vil anlægge en tredje Limfjordsforbindelse - en motorvej over Egholm. Med anlæggets enorme energiforbrug og CO2-udledning, og med en evidens om, at flere veje blot fører til mere trafik (og dermed endnu mere udledning), bekræfter politikerne, at "vi siger ét, men gør noget andet"! Det er simpelthen visionsløst og "business as usual" og mangel på vilje til reelt at søge fremsynede løsninger.

Og værst af alt, det er respektløst og en ligegyldighed overfor de kommende generationer, jeres, vores børn og børnebørns fremtid.

Jeg håber virkelig, at politikerne vil springe ud som modige og visionære, og gå forrest ved reelt at søge løsninger, der imødegår såvel biodiversitetskrisen som klimakrisen og én gang for alle lægge Egholm-forbindelsen i graven!

Venlig hilsen
Bente Mouritzen
Tannisbugtvej 85
9881 Bindslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:27

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, da selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Og der bør naturligvis indgå en vurdering af alternative løsninger og disses påvirkning af CO2-belastning i mindst mulig målestok.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:56

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO2 med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO2, da selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO2-belastning. Hertil kommer den øgede mængde trafik, som en ny vejforbindelse vil medføre. Og der bør naturligvis indgå en vurdering af alternative løsninger og disses påvirkning af CO2-belastning i mindst mulig målestok.

Mvj
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høring, anlægslov Egholmforbindelse
Sendt: 09-01-2024 11:31
Bilag: høring, klima.pdf;

Hermed et høringssvar ifm anlægslov om en Egholmmotorvej.
Jeg håber modtagelse vil blive bekræftet.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar, anlægslov Egholmmotorvej

KLIMABELASTNING

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

Ved anlæg af en Egholmmotorvej forventes en udledning på 480.380 tons CO2, et tal som bliver meget højere pga tilkørselsveje, ekstra støjskærme og alt det uforudsete.

Desuden viser undersøgelser at flere motorveje genererer mere trafik, og altså flere biler. Ved produktion af en bil udledes store mængde CO2. At det sker i andre lande gør det ikke mindre alvorligt.

Derfor skulle vi se på andre løsninger, som f.eks. godstransport over på jernbaneskiner, bedre og billigere kollektiv transport, bedre delebils løsninger, bedre forhold for cyklister, mere fleksibel arbejdstid.

Derfor bør dette anlægsprojekt droppes.

Mvh
Susanne Zimmer
Purkervej 1
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Olav (olavmann45@gmail.com)
Titel: indsigelse vedr 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 11:55
Bilag: indsigelse Egholm.docx;

Se venligst vedlagt indsigelse.

Mvh
Olav Scheunemann

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.

Med henvisning til udtalelser fra FNs generalsekretær om den verdensomspændende klimakatastrofe, COP15- Paris aftalen, IPCC's klimarapporter, den danske klimalov, og diverse andre bidrag til dette altoverskyende problemkompleks, anser jeg et anlægsprojektet der sigter på øget individualtrafik som uansvarlig.

Anlægsloven indeholder disse tal om projektets klimabelastning som bilag:

480.380 t CO₂e ved byggeri snarest, der forventes betydelige teknologigevinster i de kommende år, så den endelige belastning forventes at være ca 350.000 t.

Realistisk vil belastningen fra anlægsfasen sikkert ligger et sted imellem disse tal. Men tallene er ikke regent med i regeringens beregninger om klimagassernes reduktioner indtil 2030 og 2050. Klimarådet har gentagne gange konstateret at regeringen ikke har vist en realistisk vej til at overholde reduktionsmålene. Hvis belastningerne fra anlægsprojekter som Egholmforbindelsen bliver til virkelighed, betyder det at den danske stat rammer langt forbi Parisaftalen og vores eget klimalov.

Klimamålene er fastsat som modværg mod klimaforandringer og tippingpoints, der allerede opleves tydelig også i Danmark som lange udprægede perioder med tørke, der bliver afløst af lange perioder med regn, blæst og højvande. I andre lande over hele verdenen har der været ekstreme skovbrande og højvandshændelser med tab af mange menneskeliv og værdier til følge

Det er nødvendigt med øjeblikkelige reduktioner af alle CO₂udledninger, som også ved at tage form i enkle sektorer. Man kan ikke bruge evt besparelser fra el-biler i en fjern fremtid, som begrundelse for udvidelse af trafikvejene med medfølgende kraftige udledninger. Hvis der besluttet og gennemføres nye store anlægsprojekter med store udledninger under gravearbejderne og produktion af cement, stål, asfalt, bliver effekten af øvrige reduktioner annulleret. Danmark viser dermed sin egen befolkning og omverdenen, at man ikke ønsker at bidrage til de nødvendige klimagasreduktioner!

Jeg er sikker på, at trafikken også kan blive afviklet fremover uden nye vejprojekter. Hvis der skulle opstå kødannelser på visse tidspunkter, skal trafikken tilpasses til den eksisterende vejkapacitet. Der findes forskellige tilgange hertil, herunder en kraftig forøgelse af afgang i den offentlige transport.

Lovgiveren bliver således opfordret til at afvise anlægsloven for den 3. limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Olav Scheunemann, Ravnholtvej 24, 5853 Ørbæk
medlem af Bedsteforældrenes Klimaktion

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dorte Marie Frilund Grøn (dortefrilund@gmail.com)
Titel: Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 10:01
Bilag: Høringssvar 3 limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed høringssvar vedr. den tredje limfjordsforbindelse.

--

Med venlig hilsen

Dorte Marie Frilund Grøn

Skolebakken 20
9000 Aalborg
tlf. 27901462
dortefrilund@gmail.com

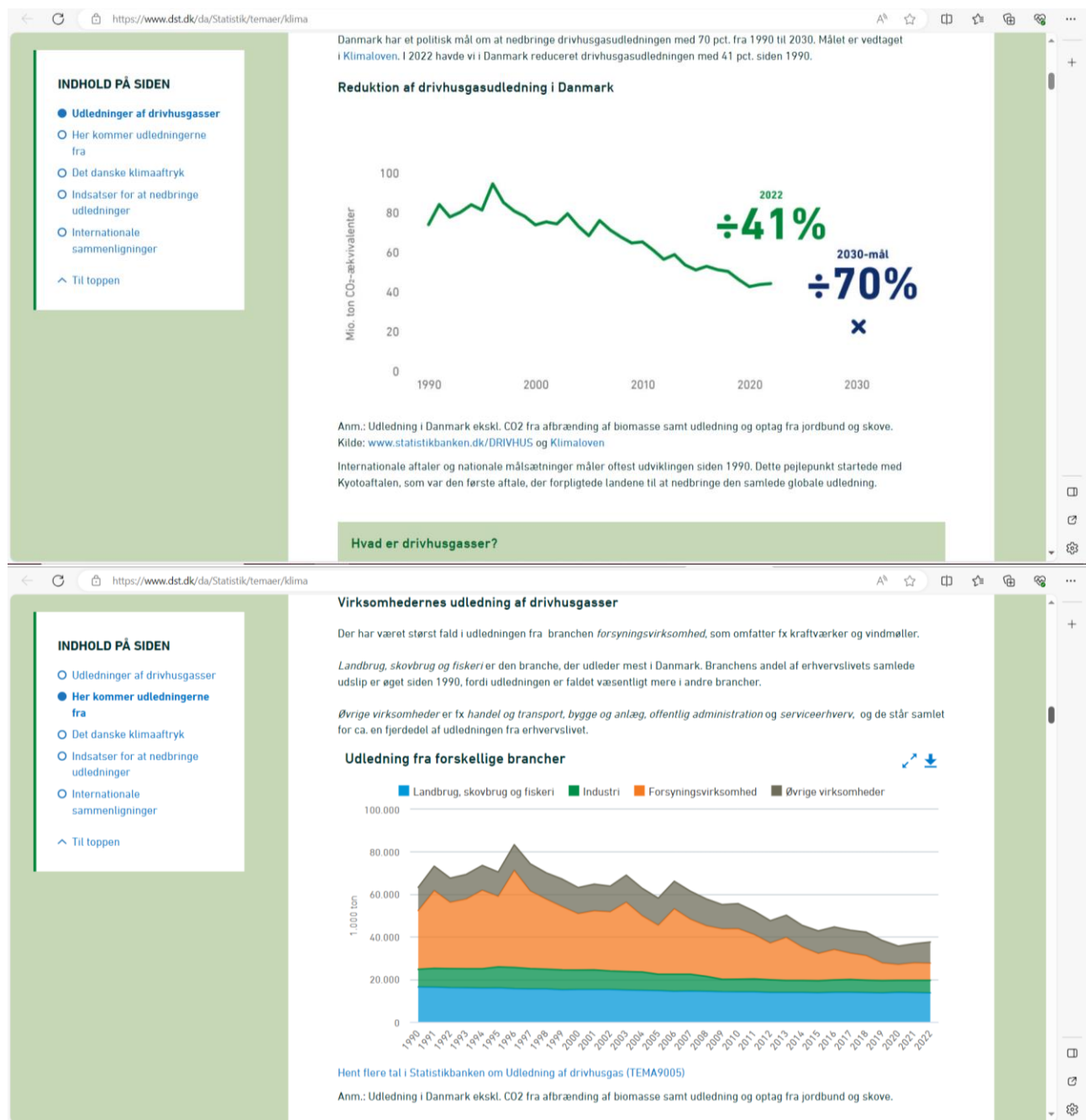
Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg

Jeg er Aalborgenser, og jeg holder af Aalborg. Men ikke alene af den grund er jeg modstander af den vestlige forbindelse.

Vores klima lider under store forandringer både i nutiden og fremtiden. Verdenssamfundet, EU landende og herunder Danmark har forpligtiget sig til, at bidrage positivt til at begrænse disse forandringer. Via Parisaftalen har Danmark sat sig et mål om, at reducere CO2 udledningen med 70% i 2030 set i forhold til udledningen i 1990. I Danmark har vi jf. Danmarks statistik opnået en reduktion på 41% i 2022. Hvilket efterlader os med en ambition om en yderligere reduktion på 29% de kommende 6 år.

Reduktionen stammer overvejende fra omstillingen i energisektoren, og her er fortsat lidt potentiale for reduktion. Jf. Danmarks statistik har transport og anlægssektoren endnu ikke bidraget betydeligt. For at opnå målsætningen bør alle sektorer bidrage.

Og Danmark har et ansvar for CO2 udledningen, på trods af størrelsen af vores land. Jf. Overshootday for 2023, havde vi opbrugt vores ressourcer for 2023 allerede d. 28.marts 2023. Dette placerer os på en pinlig 7. plads.

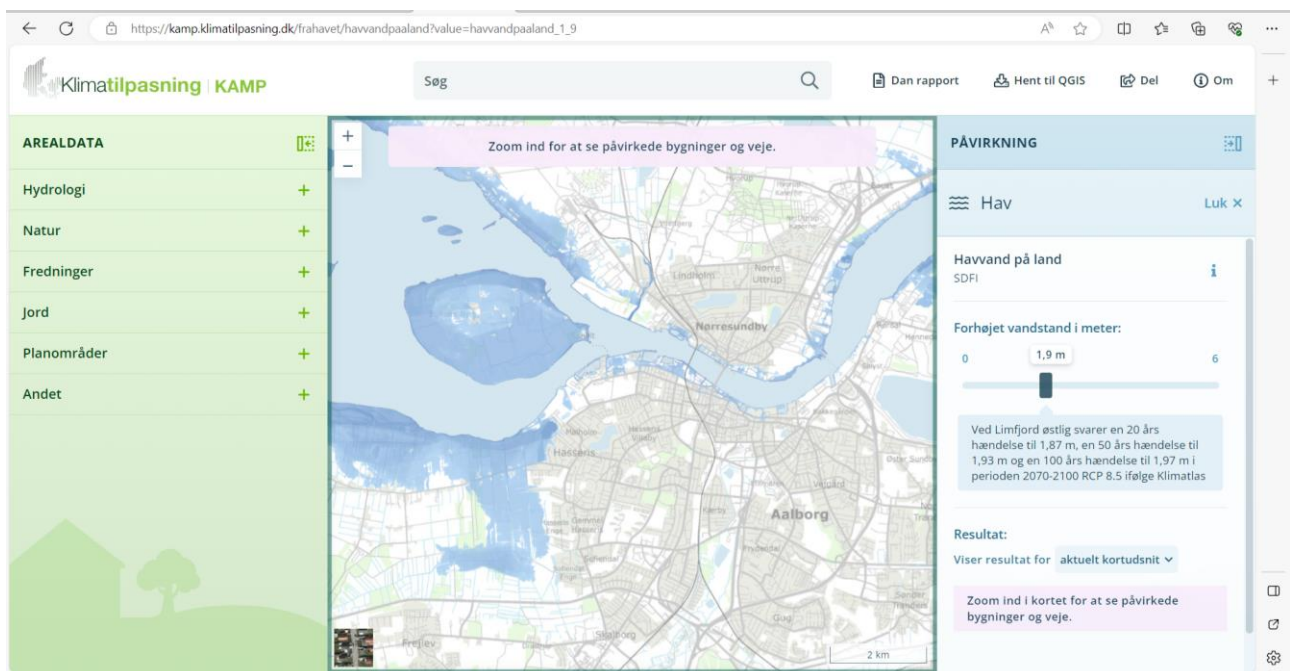
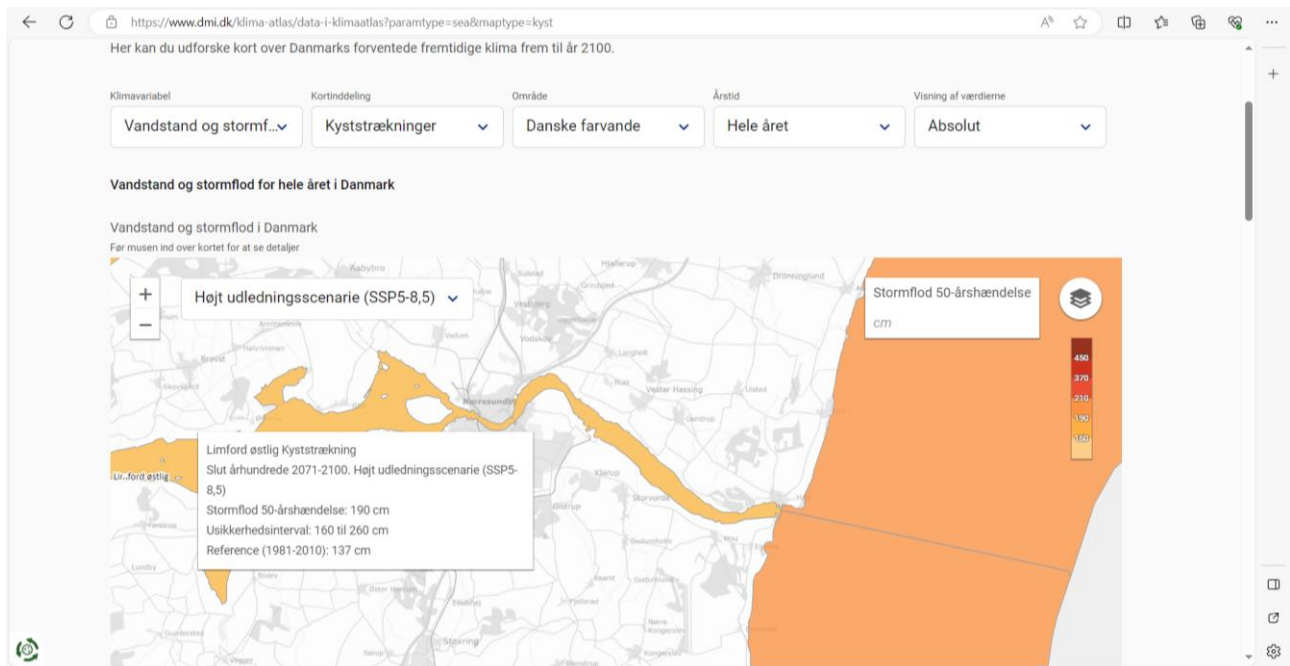


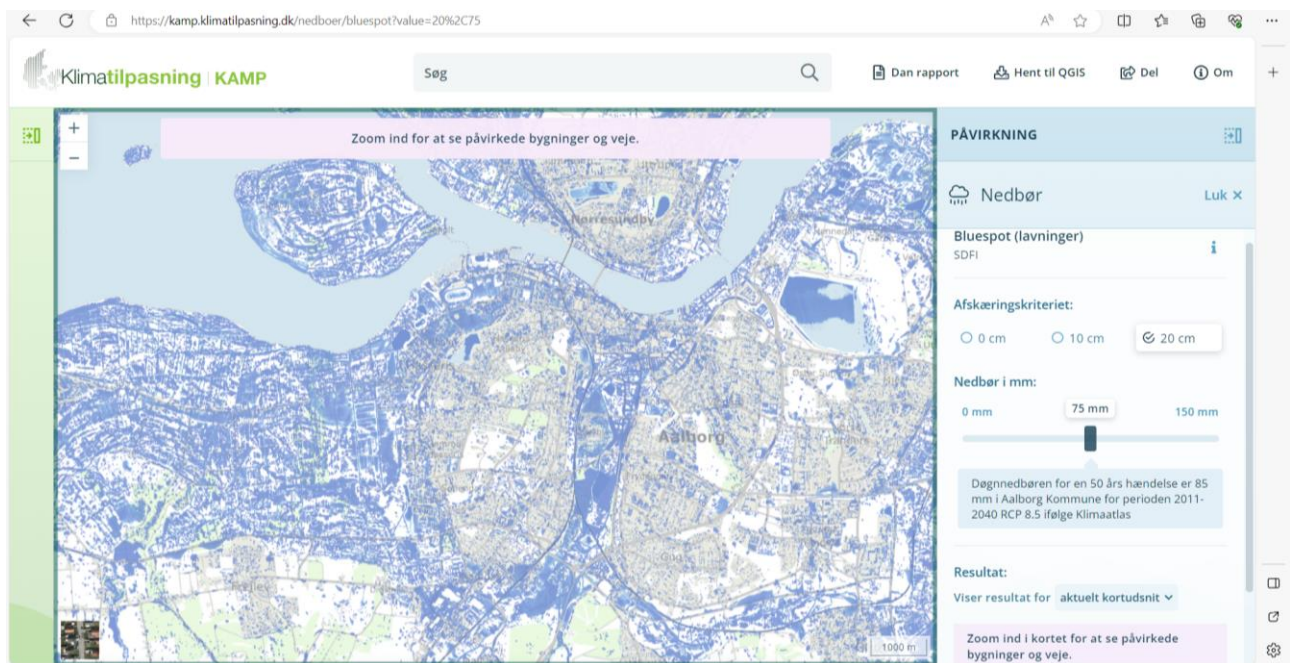
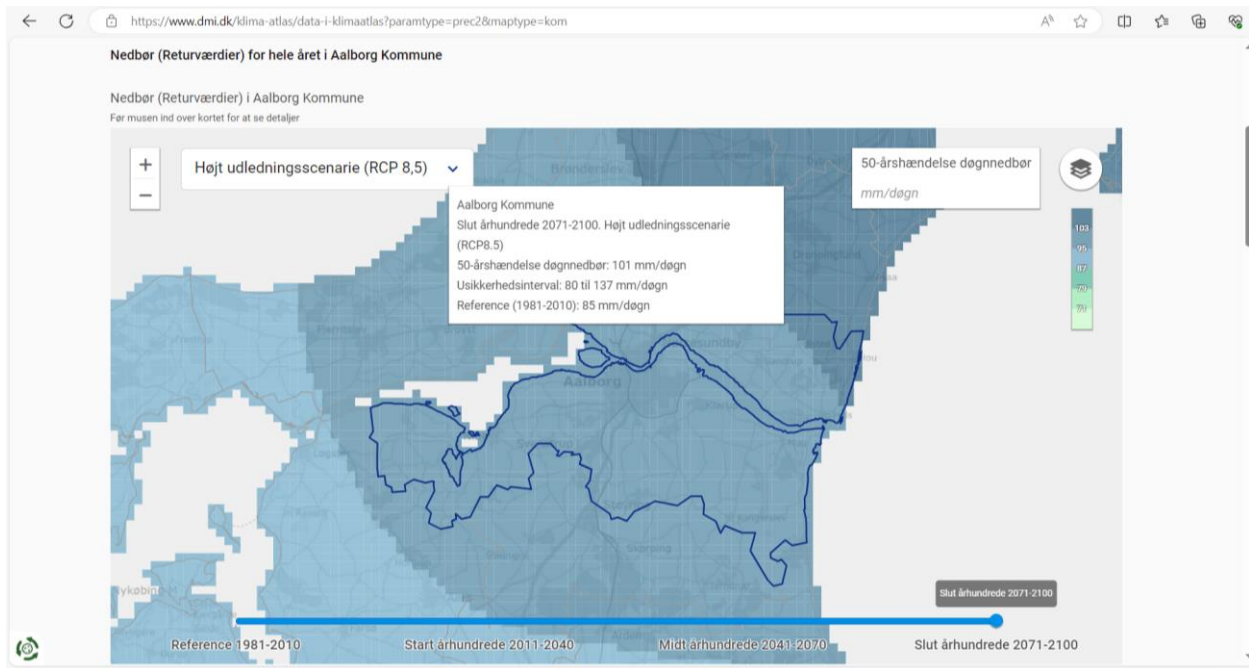
Høringssvar; Den tredje limfjordsforbindelse
06.01.24
Dorte Grøn, Skolebakken 20, 9000 Aalborg



Den klimarisiko, som er konsekvensen af vores CO2 udledning, opleves både i nutiden og vil forværes i fremtiden i det omfattede område for den tredje limfjordforbindelse. Baseret på nationale anerkendte databaser (DMI og KAMP) ses de tydelige forandringer, som motorvejen vil blive underlagt indenfor en kort årrække. Vedlagte data er baseret på 50-årshændelser ved højt udledningsscenario. Det ses at området for den vestlige forbindelse vil i langt større omfang blive ramt af klimahændelser forbundet med skybrud, forhøjet vandstand og stormflod end den østlige forbindelse.

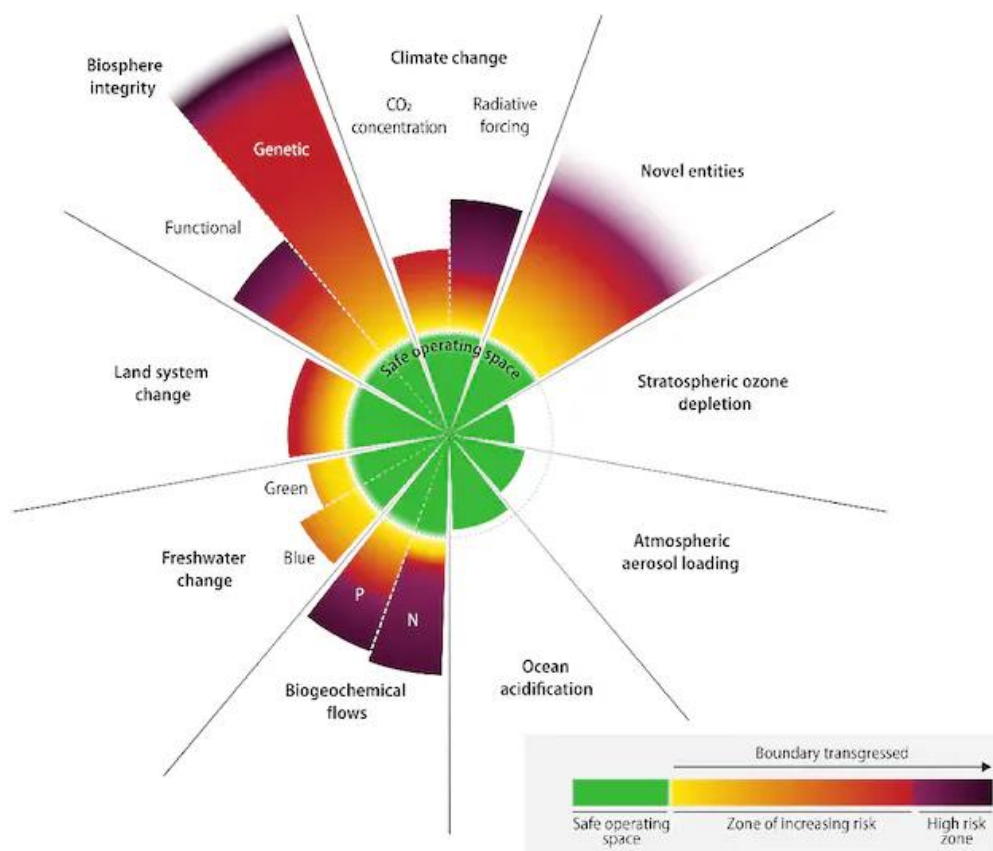
Beslutningen om en øst eller vestforbindelse bør foretages ved gennemførelse af klimarisikoanalyser baseret på nyeste datagrundlag. Dertil bør en totaløkonomisk (LCC) analyse suppleret med analyser for motorvejens levetid, der bygger på de planetære grænser, herunder LCA, biodiversitet mm. anvendes som beslutningsgrundlag forud for valg af øst- eller vestforbindelse.





Nyeste viden om planetens bæredygtighed, som er baseret på forskning, adresserer jordens ni planetære grænser. Samtlige af disse grænser overskrides ved etablering af den vestlige forbindelse. De ni grænserne, hvoraf 6 allerede er overskredet omhandler; Klima (overskredet), Biodiversitet (overskredet), Nedbrydning af ozonlaget, Forsuring af havet, Udslip af fosfor og kvælstof (overskredet), Skovfældning (overskredet), Forbrug af ferskvand (overskredet), Luftforurening, Kunstige, forurenende materialer (overskredet).

Ved beslutningen om etablering af den tredje limfjordsforbindelse bør man i et moderne samfund, som anlægger en vej til fremtiden basere sin beslutning på anerkendt viden om planeten, og den belastning vi mennesker dagligt udsætter den for. Danmark anses som et foregangsland indenfor bæredygtighed. Men analyser og beslutningsprocessen, som ligger til grund for den tredje limfjordforbindelse, er en kraftig kontrast hertil.



Jeg anser det uansvarligt at anlægge et motorvejsprojekt, uden at tage hensyn til både de forpligtigelser, Danmark har indgået, samt den viden vi har i dag om overskridelse af de planetære grænser.

Dertil bør beslutningen om anlægsprojektet; den tredje limfjordsforbindelse, varetages på et veldokumenteret grundlag. Et grundlag hvor både den østlige og vestlige forbindelse sammenlignes på fremtidens relevante parametre, som er defineret i de planetære grænser og med udgangspunkt i den klimamæssige fremtid, vi i dag er bekendte med, der bliver vores hverdag og nutid i motorvejens driftsperiode.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Camilla Winther (camilla.winther@outlook.com)
Titel: Høringssvar vedr. motorvejsforbindelse over Egholm
Sendt: 05-01-2024 07:38

Jeg finder en motorvejsforbindelse via Egholm yderst problematisk af flere grunde:

Det er en vanvittig dyr løsning, og jeg har ingen steder kunnet finde ordentlig og tilstrækkelig dokumentation for en positiv samfundsgevinst der opvejer alle de ulemper et sådant anlæg vil have, hvis det sættes i en større (global) kontekst.

Jeg har derimod kunnet læse mig til mange problematiske følgevirkninger der omhandler alt lige fra sundhedsskadelig støj, til asbest og forurenede drikkevand, for ikke at tale om de skadelige virkninger det alt andet lige vil have på både naturområder og dyrearter.

En motorvejsforbindelse over Egholm, vil ikke kun ødelægge en naturperle i Limfjorden og være omkostningstung i etablering, den vil også have helt enorme konsekvenser på CO2 udledning.

Det er mig en gåde, at der ikke tænkes i at nedsætte hastigheder generelt, så vi netop kan nedbringe CO2 udslippet. Det er ude af proportioner med virkeligheden, at der fortsat tænkes i at skabe løsninger der gør at vi skal køre hurtigere og samtidig mene, at vi taler om grøn omstilling. Hvis vi virkelig skal gøre noget, bør der tænkes i løsninger hvor hastigheder sættes ned (dermed vil mennesker bedre kunne overskue trafiksituationer – blive bedre til at flette og dermed mindske risiko for opbremsninger med tilhørende kødannelser). Der bør tænkes i infrastrukturer der understøtter at man i og omkring større byer, benytter offentlig transport – IKKE at man bygger dyre motorveje der i alle måder og henseender kun forværrer forurening. – Såvel forurening i form af støj, som kemisk (fx asbest) og CO2 udledning.

Samlet set giver det overhovedet ikke mening at tale om samfundsgevinst, når man ikke medtager netop det som det vil gøre ved både nærmiljø (Aalborg/Egholm) og klima (Danmark/Jorden). Dårlige politiske beslutninger af denne karakter gennem mange år, har bidraget til de klimaforandringer vi ser ud. Alligevel stopper det ikke.

Hvornår tager nogen et **overordnet** ansvar – ansvar for **sammenhængen** mellem beslutninger om store anlægsbyggerier og klimaforandringer? Jeg taler ikke "kun" om truede dyrearter på og omkring Egholm, eller lokal forurening som er slemt nok i sig selv, men om at vi har en global problematik med måden beregninger foretages, og det der lægges vægt på i beregninger hvor nogle få sparede minutter/timer for enkelte bilister er en mere vigtig gevinst for samfundet her og nu, end de konsekvenser beslutningerne har for klimaet og dermed jordkloden og alles fælles bedste på den lange bane.

Jeg gør hermed som klimabevidst borger indsigelse mod, at der etableres en forbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen

Camilla Winther
Østkystvejen 226, 9300 Sæby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negative klimamæssige konsekvenser
Sendt: 03-01-2024 19:33

Kære Transportministerie

Jeg er bekymret over projektets klimamæssige konsekvenser, baseret på indholdet af projektets klimapåvirkning (november 2023).

Selvom opdateringen fra VejLCA til InfraLCA v. 3.0 bidrager til en mere detaljeret forståelse af CO2-udledningen, er det bekymrende, at dette sker uden fuldstændig vished om fremtidens teknologiske forbedringer og deres reelle effekt på klimapåvirkningen.

De nye trafikberegninger med Grøn mobilitetsmodel (GMM) inkorporerer flere projekter, men projektets isolerede placering giver anledning til bekymring om dens marginale effekt på trafikmængden, som kan undervurdere den samlede klimapåvirkning.

Der synes at være en betydelig CO2-udledning i anlægsfasen. Den samlede udledning på omkring 480.400 ton CO2e fra anlægsfasen understreger en massiv klimapåvirkning, som bliver yderligere kompliceret af usikkerheden omkring produktionsstederne for de anvendte materialer.

Projektet forventes at medføre en merudledning på omkring 128.700 ton CO2e over en 50 års periode, hvilket fremhæver en betydelig ekstra klimabelastning, der ikke kan ignoreres. Denne merudledning står i skarp kontrast til de ambitiøse klimamål og strategier for CO2-reduktion.

Selvom der forventes fald i CO2e-udledningen fra biltrafikken grundet en stigende andel af elbiler, er det dybt bekymrende at basere så vigtige klimaafgørelser på forventninger og usikre fremskrivninger. Det er risikabelt at antage, at fremtidige teknologiske fremskridt alene vil kunne afbøde den betydelige klimapåvirkning fra et projekt af denne størrelse.

I betragtning af disse alvorlige negative klimamæssige konsekvenser opfordrer jeg til, at disse spørgsmål overvejes nøje, og at beslutningstagere helt afgørende tager højde for den samlede klimapåvirkning samt forholder sig til den faktuelle usikkerhed og risiko, som projektet indebærer. I stedet bør man i højere grad arbejde aktivt for at sikre en bæredygtig og ansvarlig fremtid og derfor klogt omgøre en beslutning om, at en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Hilsen Anita Corpas

De bedste hilsner

Anita Corpas

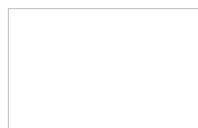
Redaktør

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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Magnus Pilgaard Christensen (magnuspc@hotmail.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 01-01-2024 22:41

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

Magnus P. Christensen



Virus-free www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 11:47

Til transportministeriet!

Jeg er lodret imod en motorvej i Egholmlinjen af virkelig mange grunde. Nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO₂-udledningen er i fokus.

Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO₂, idet selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt belaster udledningen af CO₂ intensivt. - Hertil kommer den øgede trafikmængde, som en ny motorvejsforbindelse vil medføre. Selvom der forventes flere elbiler på vejene de kommende år, udgør disse stadig en klimabelastning, om end den er mindre, set over bilens samlede levetid. Danmark har sat sig som det ambitiøse mål i klimaloven at reducere udledningen af CO₂ med 70 % i 2030. - Set i dét lys bør alle nye motorveje kritisk vurderes!

Og i den grad den påtænkte motorvej over vores rekreative og helt særlige Egholm! Ud over de trafikke forhold, er der SÅ mange andre gener som indikerer, at den rigtige løsning, for af afhjælpe de trafikale forhold på tværs af Limfjorden, findes i et ekstra rør parallel med den nuværende motorvejstunnel.

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:37

Klima:

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

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinien, rekreative områder
Sendt: 11-01-2024 15:58

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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 23:04

Rekreative forhold

Min indsigelse tager afsæt i, Egholm har som naturoase i nærområdet et rigt, sjældent dyreliv og fauna, som vil lide skade ved en vest-forbindelse, muligheden for naturskole, udflugter for mange børn og unge mistes, specielt dem som bor i den ældre boligmasse i Vest byen. Udflugtssted for mange familier vil forsvinde, som i dag er muligt med kort transporttid selv på cykel fra storbyen.

Sports-og foreningsliv omkring fjorden, byens søsportsaktiviteter er koncentreret i nærområdet omkring linjeføringen, roklubber, sejlkлубber, søspejdere, bådklubber, dykkerklubber, vind, kite og foil/surferklub, kajakklubber osv. vil negativt blive påvirket af forbindelsen. Ligesom friluftsbad og vinterbadeklubber i området kompromitteres ved en Egholmforbindelse.

Det vil være et stort tab for rigtig mange borgeres sociale og rekreative forening-og fritidsliv såfremt Egholm forbindelsen gennemføres, området bruges af mange som et rekreativt afstresningsområde, hvorfor der tages afstand til forbindelsen

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den altødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture samt til forskellige former for vandsportsaktiviteter. Der er ro- og kajakklubber, SUP-/surfklub, vinterbadeklub og et par sejlkлубber ved fjordområdet nær Egholm. Der er også mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub.

Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådal, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte.

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

--

Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: henkra@adslhome.dk (henkra@adslhome.dk)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:11

Rekreative forhold

Min indsigelse peger på, Egholm har som naturoase i nærområdet et rigt, sjældent dyreliv og fauna, som vil lide skade ved en vest-forbindelse, muligheden for naturskole, udflugter for mange børn og unge mistes, specielt dem som bor i den ældre boligmasse i Vest byen. Udflugtssted for mange familier mistes, som er muligt med kort transporttid selv på cykel fra storbyen.

Sports-og foreningsliv omkring fjorden, byens søsportsaktiviteter er koncentreret i nærområdet omkring linjeføringen, roklubber, sejlkлубber, søspejdere, bådklubber, dykkerklubber, vind, kite og foil/surferklub, kajakklubber osv. vil negativt blive påvirket af forbindelsen. Ligesom friluft-og vinterbadeklubber i området kompromitteres ved en Egholmforbindelse, hvorfor der tages afstand til den planlagte etablering

Det vil være et stort tab for rigtig mange borgeres sociale og rekreative forening-og fritidsliv såfremt Egholm forbindelsen gennemføres, området bruges af mange som et rekreativt afstresningsområde, hvorfor der tages afstand til forbindelsen

Mvh.

Henrik Kraft

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jane Jensen (janejen@yahoo.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 19:13

Jeg er i mod etableringen af en motorvej i Egholmlinjen af flere årsager.

En sådan placering af motorvejen vil have store konsekvenser for miljøet og naturen i området.

Den vestlige del af byen er præget af rekreative områder, der benyttes af mange mennesker hver dag og boligområder, der vil blive påvirket af den støj forurening, der vil være en uundgåelig konsekvens. Ligeledes vil det i høj grad påvirke området og naturen omkring fjorden og ikke mindst Egholm. Det er helt umuligt at forestille sig og forstå det fornuftige i at placere en ny motorvej her. Særligt når der findes alternativer.

De største virksomheder og uddannelsesinstitutioner er placeret i den østlige del af byen, hvor behovet hovedsageligt er. Det vil give bedre mening med en udvidelse af den østlige forbindelse.

Venlig hilsen
Jane Sabzevari Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:55

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er at den kommer til at ødelægge rigtig mange rekreative, naturskønne områder i umiddelbar nærhed til byen. Forbindelsen kommer til at ligge tæt på eller direkte gennemskære dem.

Områder benyttes flittigt af mange borgere i alle aldre, både i forbindelse med gå-, løbe- og cykelture, vand-/sejlsport, vinter og sommer badning, men også spejdeture og familieudflugter med madpakken eller overnatning i shelters ved fjorden, Egholm, Østerådal, Hasseris skov m.fl. Der er rigtig mange der bruger fjordområdet både som del af klub-aktiviteter og uden at være organiseret i en klub. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag og gøre Aalborg som by mindre attraktiv. 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 yderst værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Der er så mange værdier og gode oplevelser knyttet til de berørte områder som jeg, som ansvarlig borger i Aalborg, spejderleder og især mor, ønsker at bevare og videregive til næste generationer.

"En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare." (Brundtland-rapporten 1987)

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som kan opfylde nuværende generationers behov, uden at bringe fremtidige generationers mulighed for bynære, rekreative områder i fare, så burde denne linjeføringen slet ikke have nogen gang på jorden.

Venlig hilsen

Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Høringssvar: Brandmandens lov - om at begrænse det fortsatte artstab på den mest logiske måde
Sendt: 11-01-2024 13:13

Jeg er kommet til Danmark fra et land med høj biodiversitet, omfattende naturområder og storslåede naturoplevelser. I Israel har jeg gennem min barndom nydt at observere især store mængder spændende træk- og standfugle, og jeg er altid på udkig efter fugle i mit nye hjemland.

Det har pint mig at se, hvordan naturen er blevet trængt, de gange, jeg har besøgt mit barndoms land, i takt med at landet efterhånden er blevet komplet asfalteret og industrialiseret. Det bekymrer mig voldsomt at vide, hvilken påvirkning anlæggelsen af en motorvej gennem et habitat for sjældne og truede fuglearter vil have for disse fugle - og også andre dyr i området, såsom strandtudsen. Fugle, der netop søger til disse områder, fordi kvaliteten af deres andre mulige habitater er for ringe. Når først fuglene og strandtudserne er fortrængt og deres habitater ødelagt, vender de ikke tilbage. Udsætning er aldeles vanskelig, hvis overhovedet mulig.

Jeg vil derfor på det kraftigste råde Folketingets medlemmer til at stemme nej til forslaget om en anlægslov vedr. en motorvej i Egholmlinjen!

Lyt til best practises fra biologernes side, når de siger, at vi skal følge "Brandmandens lov", hvis vi skal forsøge at bremse nogle af de artstab, der foregår med bekymrende hast disse år. Brandmandens lov, som fremsat af Peer Høgsberg ("Naturplaner på bedriftsniveau", oktober 2000) er en analogi, der henter sin praksis i brandmandens best practises: Når brandfolk ankommer til en brand, begynder de straks med at sprøjte vand på de endnu uskadte bygninger. Dernæst på bygninger, hvor skaderne er relativt begrænsede. Til sidst slukker de branden helt. Slutteligt ankommer håndværkere og arkitekter for at tage stilling til, hvilke bygninger, der kan reddes ved reparation, og hvilke, der må bygges op fra grunden. Omsat til prioritering i naturbevaring betyder Brandmandens lov, at vi først og fremmest skal sikre de mest intakte naturområder, og først derefter genopbygge (dvs. forsøge at skabe erstatningsnatur.

Det er vigtigt at huske på, at der sker et fortsat tab af biodiversitet i Danmark. Det står klart i Rødlisten, artikel 17-indberetninger til EU mv..

Dette tab sker helt overvejende fra områder, der allerede henhører en eller anden form for beskyttelse (paragraf 3, Natura2000, fredning), som fx Egholms strandenge og det nærliggende Natura2000-område. Den eksisterende naturbeskyttelse yder øjensynligt ikke effektiv nok beskyttelse mod menneskelige indvirkninger.

Det er vi nødt til at gøre op med, hvis arts- og biodiversitetstab skal stoppes.

At sige nej til motorvej gennem eksisterende natur er en af de lavthængende frugter, vi er nødt til at plukke i disse år!

Med venlig hilsen,

Amit Ben-Zvi, ingeniør
Jakob Skomager Vej 4, 2. tv.
9000 Aalborg
benzvister@gmail.com

og medunderskriver, der sammen med Amit har nydt utallige naturoplevelser sammen, både i ind- og udland:

Anne Aall Løvenskjold Speich
Jakob Skomager Vej 4, 2. tv.
9000 Aalborg
hello@annelovenskjold.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jesper Møller (jespermoller2@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 23:53

Til rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er ligeledes en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surflub, en vinterbadeklub og flere sejlkubber ved fjordområdet nær Egholm.

Ligeledes er der mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub. Vi er mange - helt almindelige mennesker - som bruger disse rekreative grønne områder som en måde at have kontakt til naturen på. Områder som der i Aalborg og omegn bliver færre og færre af, da de lokale entreprenører i Nordjylland agerer med voldsom byggefeber og bygger boliger overalt, hvilket går ud over den bynære natur. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådal, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords.

Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man bør bevare og beskytte.

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Venligst

- Jesper Møller

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Omkringliggende landskab, nord og syd for Limfjorden
Sendt: 10-01-2024 18:48

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. alt for store og indgribende ændringer i landskabet.
Påvirker store naturområder som:
Verdens Ende, Vandskiklubben, Nørredyb, Egholm Ø, Strandengene, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Skov og Østerådal.

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 18:47

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92192

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: Natur

Argumentation: Hvis den påtænkte vestlige forbindelse bliver en realitet, betyder det, at man fordriver adskillige dyrearter fra deres naturlige habitat. Hvordan kan man bevidst være med til at foretage indgreb i naturen og på det nærmeste være medvirkende til at drive rovdrift på truede dyrearter, på tværs af lovgivningen? Flere steder i VVM redegørelsen står der: det vil ikke give "nævneværdig skade/konsekvenser" for natur/fauna. Man kan undre sig over at vi i dag, hvor alle ved at det er vigtigt at passe på naturen, taler om "ikke nævneværdig skade" Der burde være 0-tolerance... De rekreative områder, som i dag findes på bl.a. Egholm samt på begge sider af fjorden som fx "Verdens Ende" bør tværtimod beskyttes og bevares for nu- og eftertidens mennesker og dyr.

Venligst, Hanne Juul

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Larsen (erik_h_larsen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 16:12

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfkлуб, en vinterbadeklub, med over 2000 medlemmer, og et par sejlkлубber ved fjordområdet nær Egholm. Vestre Fjordpark med mange tusinde fra hele Aalborg, der hver sommer bruger området til boldspil og badning. Det er alle byens borgere, der bruger fjorden som rekreativt åndehul. Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådal, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder. En østlig forbindelse med et vendbart rør, er at foretrække. Det koster det halve af Egholmlinjen og aflaster tunnelen med 50%, fremfor Egholmlinjen, som aflaster med 23%.

Mvh.
Erik Larsen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til rekreative områder
Sendt: 10-01-2024 15:25

Kære Minister

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. En sådan vil påføre rigtig mange bynære, rekreative områder en negativ til ødelæggende miljøpåvirkning. Det vestlige Aalborg/Nørresundby og Egholm er Aalborg Kommunes største samlede, bynære rekreative område. I det rekreative område er der fri og lige adgang for alle og det bliver i høj grad og dagligt anvendt af borgere til gå-, løbe- og cykelture for ro og genopladning og i weekender er der folkevandringer til områderne for samvær og afslapning. Vores dejlige Friluftsbad, en magnet for hele byen, vil blive påvirket sammen med det utal af klubber og foreninger der holder til og anvender området. Bynære rekreative områder er en uhyre vigtig ressource som ikke kan prissættes for højt, da det giver mulighed for daglig rekreation af krop og sjæl og dermed er uhyre vigtig for mental og fysisk sundhed og et vigtigt element i at undgå yderligere belastning af sundhedsvæsnet. En 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vil kraftigt minimere byens beboeres mulighed for let og lige adgang til at rekreere sig udendørs. Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gunhild (guan.priv@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 12:34

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

Med venlig hilsen
Gunhild Andersen
Sdr Tranders Bygade 30a
9260 Gistrup
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:21

Tab og ødelæggelse af rekreative områder

En motorvej i Egholmlinjen vil have en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Det er ikke alene naturperlen øen Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalene, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Og der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som ikke er undersøgt og dokumenteret.

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 19:43

Tab og ødelæggelse af rekreative områder

En motorvej i Egholmlinjen vil have en ødelæggende påvirkning på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære. Det er ikke alene naturperlen øen Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalene, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Og der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som ikke er undersøgt og dokumenteret.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Wolfgang Zank (wzank@dps.aau.dk)
Titel: egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 17:30

Indsigelse imod Egholm-forbindelsen.

At bevæge sig udendørs i frisk luft i naturen (gå, cykle, jogge, m.fl.) er meget vigtigt for ens mentale og fysiske velbefindende. Det har flere dimensioner. Et måske nogle gange overset aspekt er det *optiske*, dvs. glæden ved *at se* større naturområder, mens man bevæger sig i dem. Jeg oplever det selv flere gange om måneden. Her vil den planlagte Egholm-forbindelse have en simpelthen nedslående effekt. Billeder af storslået natur vil simpelt destrueret.

Denne negative effekt ville blive betydeligt forstærket af den uundgåelige støjbelastning. Motorvejsforbindelsen er som bekendt planlagt mellem Egholm og Thistedvejen som en op til 12-meter høj bro. Eksperter er enige om at det ikke er muligt at dæmpe støjen tilstrækkeligt fra trafikken ved sådan en konstruktion.

Den optiske og akustiske effekt er tilsammen af sådan en karakter, at Egholm-egnens værdi som rekreativt bynært naturområde vil blive stort set ødelagt. For mig, som bor i Vejgård, ville det ikke mere give mening at cykle til Egholm-området. Jeg vil bare blive deprimeret af det.

Med venlig hilsen,

Wolfgang Zank, Kjeldgårdsgade 9, Vejgård, Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Egholm motorvejen- Jeg er imod den indstillede linieføring - vest- Vores natur og rekreative områder ødelægges.
Sendt: 08-01-2024 18:01

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

Lad os få et xtra rør i Øst.

Venlig Hilsen

Per Bang

pbang ++
People Search & Selection

NOVI Science Park

Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst

Tlf. + 45 22 23 80 00

www.pbang.dk - per@pbang.dk

Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thea Kåstrup Müller (theakmueller@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsfobindelse
Sendt: 07-01-2024 20:19

Til de relevante modtagere

Jeg skriver for at rette min bekymring over de fortsatte planer om den 3. limfjordsfobindelse over Egholm, til de parter der forhåbentlig kan nå at ændre på det.

Området anvendes af utallige ro- og sejlkлубber, herudover er der det store friluftsbad Vestre Fjordpark som sommeren ud er fyldt med badende gæster. Der er ingen tvivl om at støjgenerne fra en evt 3. forbindelse vil forstyrre og forringe kvaliteten af områderne som ellers er så afholdt. Herudover er slet ikke nævnt generne for selve Egholm. I 2023 sov jeg og min forlovede i telt på øen. Vi flygtede fra lejligheden i indre by, og vågnede til lyden af bølgerne, ikke trafik. Vi var ikke de eneste, der var rift om shelter pladsen derovre, og alle formåede at give hinanden plads til at nyde stedet. Herudover har jeg deltaget i motionsløb arrangeret på Egholm, og Egholm festival. At lade en motorvej gennembore landskabet på den lille ø, ville ødelægge den, ikke blot for gæster, men også beboere.

Jeg skammer mig over at vi i disse tider hvor vi har så stor fokus på mental helbred, og hvor vi ved hvor vigtig natur og udeliv kan være herfor, er villig til at kompromitere de områder, som de lokale selv vælger igen og igen som fristeder.

Var der en lignende lokation som Egholm i hovedstadsområdet, ville stedet være hypet og brugt som det ypperste fristed, tæt på byen. Vi skal i Jylland og udkantsområderne også tillade os at hylde og beskytte disse steder, i stedet for blot at pløje en motorvej igennem.

Hilsen
Thea Kåstrup Müller
Psykolog

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar ang. forslag til anlægslov om motorvej over Egholm
Sendt: 06-01-2024 17:07

Til Transportministeriet.

Høringssvar ang. lov om anlæg af motorvej i Lindholmlinjen.

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

Mvh

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
9400 Nørresundby

Daglig bruger af de rekreative område umiddelbart nord for Limfjorden samt vandet omkring Egholm.

Jeg vil gerne modtage en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 19:37

Hej Anders, Venligst send en kvittering for modtaget mail med høringssvar.

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse

Milj del ggelser

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 markant forringede som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt og mentalt ikke længere vil være attraktive, n r 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 n r 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 n r en storby er unik, og Egholm har da også i de senere år haft besøg af mere end 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, Hvorupgaard og Hedelund plantager, Voerbjerg s , 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 p ga. klimafor ndringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden. Allerede i dag, januar 2024, står store dele af Egholm under vand.

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 samfunds del ggende 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 tilgængelige 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, når/hvis motorvejen står færdig). 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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:16

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

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmogtorvejen
Sendt: 01-01-2024 09:50

Til Transportministeren!

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

Selv bor jeg i Gl. Hasseris, i faretruende nærhed af den eventuelle kommende Egholmmotorvej, hvor jeg potentielt kan være udsat for sundhedsskadelig støj og forurening.

Min opfordring til dig: Brug fornuften, lyt til borgerne i Aalborg, hvoraf langt de fleste er lodret imod endnu en 'omfavnende' motorvej i Danmarks i forvejen mest støjplagede by. - Og se så seriøst på det indlysende alternativ østpå!

Længe leve borgerinddragelsen - og demokratiet!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:36

Natur:

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:31

Rekreative områder:

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

Venlig hilsen

Thomas Johannsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Fwd: Indsigelse Natur og rekreative områder fjordengene Aalborgsiden
Sendt: 23-12-2023 10:03

----- Videresendt mail -----

Fra: Gitte Paracha Thorhauge <gitteparachathorhauge@gmail.com>
Dato: man. 18. dec. 2023 kl. 23.54
Emne: Indsigelse Natur og rekreative områder fjordengene Aalborgsiden
Til: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Natur- og rekreative områder eller en motorvej over Egholm. Jeg ved godt, hvad jeg foretrækker.

Ødelæg ikke de rekreative naturområder i Aalborgs vestlige fjordenge. De har stort potentiale for fremtiden.

Politikerne i Aalborg Kommune har en fantastisk mulighed for at skabe et stort sammenhængende rekreativt område vest for Aalborg. I store træk det der hedder Sofiendals Enge (i syd) og Hasseris enge (i nord). Et område fra Drastrup by, inklusive Drastrup Skov - med kæmpehøjen Odderhøj som det sydligste punkt og Hasseris Skov som det vestligste - hele vejen ud til fjorden. Det, der kræves er faktisk bare, at politikerne (regering, folketing, region, kommune) ombestemmer sig og lader være med at ødelægge området ved at anlægge en støjende Egholm motorvej igennem det. Området benyttes nemlig allerede som rekreativt område. Specielt er de nye søer ved Sofiendals Enge meget populære at vandre rundt omkring for områdets beboere, men også borgere fra Aalborgs andre kvarterer benytter stierne omkring søerne, hvor der er masser af ænder, enkelte svaner og hejrer, men også mere eksotiske fugle har fundet vej dertil. For eksempel sølvhejrer og traner etc. Ude i engene ser man ind imellem flokke af rådyr. Når man bevæger sig derud, oplever man oftest en stilhed, der er sjældent så tæt ved en storby. En stilhed, der giver ro i tanker og krop. Når vinden kommer fra syd, hvilket er sjældent, kan man dog høre trafikken på motortrafikvejen til Nibe. Lige nu er engområdet for en stor del - med en graverende undtagelse som jeg kommer ind på i mit høringssvar om asbest - anlagt som marker. Jeg forestiller mig, at kommunen på sigt kan opkøbe disse og med tiden stoppe dræningen af markerne. Og Hasseris Å, hvor der efter sigende lever oddere, kan bringes tilbage i et snoet forløb. Når der kommer mere vand i området, vil engene efterhånden få sin oprindelige plantevækst tilbage, hvilket er godt og nødvendigt for biodiversiteten. Samtidig vil de områder, der vil komme til at stå under vand, fastholde CO2 under vandfladen, hvilket er godt for - ja essentielt - for klimaet. Som jeg forstår det, efter at COP28 er afviklet uden at nå frem til en slutdato for brug af fossile brændsler, vil klimaet blive ved med at blive varmere. Med vildere og vildere vejr som resultat. Aalborg midtby ligger lavt og risikerer med tiden at blive oversvømmet. Jeg forestiller mig, at engområdet med tiden kan fungere som en svamp, der tager det overskydende vand, hvorved Aalborg C har bedre chancer for at undgå oversvømmelser. En sådan chance bør ikke ødelægges ved at placere en motorvej hen over det lavt liggende område.

Men at engområdet kan have en vigtig funktion i hidsige vejrsituationer, betyder jo ikke, at man ikke kan nyde det i det daglige. Med vandre/cykle stier rundt i området og med shelters og bålpladser, vil hele området blive til glæde og gavn for Aalborgs borgere og for turister fra nær og fjern. Selvfølgelig skal der, efterhånden som naturen vender tilbage til området, sættes skilte op, der informere om dyre- og planteliv.

Ja, og så er der jo lige grundvandet, som er blevet dyrket som det reneste, fineste drikkevand i de sidste tredivende år, efter at Drastrup Skov blev plantet. En tredjedel af Aalborgs befolkning får drikkevand herfra og det vil vi gerne blive ved med.

Giv Aalborg en chance for at blive en grøn og sund by. Drop Egholm motorvejen, før det er for sent. Der er billigere muligheder for udbygning af fjordkrydsningen ved Limfjordstunnelen. Her tænker jeg på et ekstra tunnelrør med vendbare baner eller en Citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning står bag. En østlig forbindelse vil, uanset hvilken af de to modeller, der vælges, have en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel langt mere direkte til de mange store

arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.

Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.

Altså, der er absolut ingen grund til at ødelægge et stykke natur, der har potentiale til at blive noget stort, når der er billigere og bedre alternativer, der ligger lige for.

Drop Egholm motorvejen.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kasper Kræmer (kkrdoc@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 21-12-2023 20:29

Til rette vedkommende.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod etablering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Naturen på Egholm og de rekreative områder på vestsiden af Aalborg er af stor værdi for byens borgere. F.eks. Vester Fjordpark, som i den grad vil blive skæmmet af en larmende motorvej på klods hold. Danmark er i forvejen fattig på naturskønne områder, og der bør ikke inddrages mere natur til etablering af flere motorveje. I stedet bør det eksisterende motorvejsnet udbygges og forbedres. En 3. Limfjordsforbindelse bør derfor etableres som et ekstra rør til den eksisterende tunnel. Dette er tilmed den billigste løsning og vil genere færrest borgere, dyr og natur.

V.h.
Kasper Kragh Kræmer
Højtoften 10
Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Gelsing (larsgelsing@outlook.dk)
Titel: Bemærkninger til lovforslag om tredje limfjordsforbindelse.
Sendt: 18-12-2023 21:27
Bilag: Høringssvar Egholmforbindelsen.docx;

Til transportministeren mv.

Find venligst vedlagt mine bemærkninger til lovforslaget.

Mvh

Lars Gelsing

Til

Transportministeren,

Og Chefkonsulent Anders Petersen.

Nørresundby 18/12-2023.

Bemærkninger til lovforslag om etablering af motorvej over Egholm ved Aalborg.

Endelig, endelig bliver det til noget. En tredje forbindelse over Limfjorden.

Jeg bor i Aalborg Kommune og benytter vejnettet omkring Aalborg dagligt. Jeg har i mange år benyttet Limfjordstunnellen til og fra arbejde og ved i detaljer, hvor sårbar den trafikåre er for ulykker og hvor belastet den er i myldretiden. Det sker ofte, at et rør er blokeret og så er trafikken hurtigt helt umulig i Aalborg by, bl.a. fordi trafikreguleringen i centrum af Aalborg gradvist er blevet mere og mere begrænset for gennemgående trafik. Derfor er der generelt behov for en trafikal opgradering af kapaciteten i Aalborg området.

Modstanderne af Egholmforbindelsen har bl.a. henvist til de naturmæssige værdier. Den ene uge er det en truet frø-art. Den anden er det en enkelt odder eller to, der ikke må forstyrres. Det er beskæmmende hvordan ignorante folketingspolitikere har været på lynvisit for at støtte modstanden mod Egholmlinjen. Det er ikke nødvendigt at nævne navne, men at stå i landsdækkende TV og rose en flad og næsten fuldt opdyrket ø til skyerne, skriger til Himmelen. Egholm er en ganske hyggelig ø, bevares, beboet af nogle meget stædige beboere, der vil gå langt for at have øen for sig selv. F.eks. har det indtil dato været umuligt at lave en bådebro, hvor sejlbåde og motorbåde kunne ligge til for en frokost eller et besøg på Kroen. Og hvem ved, hvordan strandtudsen egentlig er kommet til øen?

Dem, der egentlig har noget reelt på spil for en vestforbindelse er alle dem, der gerne vil krydse Limfjorden vest for Aalborg og langt fra Aggersund. F.eks. beboere i Åbybro, Pandrup, Blokhus, der arbejder sydenfjords f.eks. i City Syd og tilsvarende beboere fra Nibe, Farsø og Års, der arbejder i den vestlige del af Vendsyssel. Her vil der være mange km at spare, når vestforbindelsen kommer og de burde være de primære til at afgøre, om der er behov for denne forbindelse og ikke en gruppe højtråbende bilismodstandere i Aalborg Vestby og i velhaverkvarteret Hasseris.

Hvis den teknologiske udvikling, udviklingen på arbejdsmarkedet og vores velstandsniveau betød at bilismen ville falde markant i de kommende år, så var jeg villig til at sige, at vi måske burde klappe hesten og ikke asfaltere mere jord end vi allerede har gjort, men realiteterne er, at borgerne i Nordjylland vil bruge biler, busser og deres virksomheder lastbiler, så derfor er al snak om faldende trafikrater tom. Det kan ikke være samfundets eller politikernes rolle at spænde ben for borgerne ønske om mobilitet. Vi skal nedbringe forbrug af fossile brændsler, men elbiler skal også have veje at køre på, så derfor vil Vestforbindelsen være en kærkommen løsning.

Mvh

Lars Gelsing, Uldalevej 8 H, 9400 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Haugaard Jacobsen (mail@claushaugaard.dk)
Titel: Jeg er for en Egholmsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:02

Kære Transportministerium

På vej hjem her til aften så jeg plakater i Aalborg, som aktionerede imod en motorvejsforbindelse over Egholm. I lørdags så jeg i Aalborg midtby en mindre gruppe, der ligeledes aktionerede imod denne forbindelse.

Jeg kunne læse på plakaterne, at der var høringsfrist i dag. Denne e-mail-adr. var opgivet.

Jeg skriver, da jeg som bosiddende i Aalborg lidt øst for centrum er fortalende for at der etableres en forbindelse over Egholm. Jeg har ikke bemærket, at der har været kampagner for en sådan forbindelse, men jeg kender nu mange, der går ind for Egholmsforbindelsen. Her er nogle argumenter fra en borger og lægmand:

1. Beboerne øst for Aalborg C, i Aalborg Ø, Aalborg SØ mv. har i årevis haft støj og luftgener fra E45. Vi har længe trukket vores del af læsset. I disse områder bor der ganske mange mennesker. Mennesker, der ikke altid er så ressourcestærke, der ikke sidder i loger og har netværk, og som ikke aktionerer. Dette imodsætning til de i aftalt langt færre beboere i Hasseris og fra områder syd herfor, der er ganske aktive. Det kan ikke passe, at vi fortsat alene skal bære generne. Dem bør vi deles om.
2. Det forekommer mig ulogisk, at folk bosiddende vest og sydvest i Aalborg først skal transportere sig tværs gennem byen, for at komme nordenfjords. Dette gælder især de, der skal vestover, når de er nord for Limfjorden - eller den anden vej fra Nordvest til Sydvest for fjorden. Det giver unødigt megen bymæssig trafik med mange ekstra kørte kilometer, og tilsvarende udledning.
3. Nogle har anført Egholms naturværdi og rekreative værdi. Jeg har boet 52 år af mine nu 62 år i Aalborg og må sige, at Egholm mestendels er opdyrket land. Der er marker og marker, og det er ikke en fantastisk perle. Der er heller ikke specielt mange, der besøger Egholm. Jeg opfatter mange af den slags argumenter som rationaliseringer for noget andet. Nemlig at folk i Hasseris og Aalborg SV ønsker at undgå en forbindelse i deres område, omend den ikke vil komme til at ligge så tæt ved den eksisterende beboelse, som den længe har gjort i østbyen.
4. Lov er lov og der kan være dyr eller planter, der bliver påvirket af en forbindelse over Egholm. Men andre dyr, planter og ikke mindst mange mennesker, vil jo også blive påvirket af, at man udvider den eksisterende motorvejsforbindelse med de ekstra kørte kilometer, som kunne undgås ved den form mange direkte vej var vest til vest på tværs af Limfjorden.

Med venlig hilsen

Claus Haugaard Jacobsen
Michael Anchers Vej 12
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Gøttler (klarupvej@icloud.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:02

Det er meget tiltrængt med en 3. forbindelse over fjorden. Uanset de mange protester, så SKAL trafikken have en ny mulighed for at komme over fjorden.

Jeg har i over 40 år været vurderingsmand og har vurderet ejendomme i Aalborg og Nordjylland, og om eftermiddagen er det så godt som umuligt at køre fra Aalborg til Nørresundby. Det har været nødvendigt at lægge aftaler i Nørresundby om formiddagen, for at kunne overholde aftaler. Jeg ved godt, at modstanderne påråber, at der er blomster og odderne m.m. på øen, men vi kan jo se, at der ikke skete noget ved at bygge hverken Storebæltsbroen og Øresundsbroen.

Venlig hilsen

Mogens Gøttler

Liselund 81

9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henrik Westerdahl (henrik@westerdahl.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 10:19

Som pendler over limfjorden på 17. år, kan jeg bestemt tilslutte mig en 3. forbindelse over limfjorden, vest om Aalborg.

Jeg er af den overbevisning at et tredje rør, ved siden af de oprindelige to, ikke vil løse problemet, ligesom det heller ikke vil have den store betydning ved uheld/hændelser der sker ved enten motorvejskryds vendsyssel (sammenfletningen mellem E39 og E45), på vejen ud fra tunnelen, i sydgående retning eller i sammenfletningen lige syd for tunnelen, i nordgående retning.

Efter at have kørt på stræningen, næsten dagligt, gennem 17 år, kan jeg også konstatere at vi danskere er notorisk dårlige til at flette på motorvejen, i tæt trafik - de andre skal ikke snyde foran, så jeg kan nemt forstille mig udfordringerne ved at skulle flette seks spor til 3 umiddelbart efter tunnelen - det skal nok gå godt!

En tredje linjeføring, vest om Aalborg, vil give endnu en forbindelse, hvor trafikken kan ledes over, hvis der er problemer ved den nuværende forbindelse - eller omvendt. Samtidig vil al den gennemgående trafik fra E39/Hirtshals kunne ledes en anden vej, så den trafik ikke skal flette ind og ud med dem der har brug for at komme til den østlige del.

Mvh
Henrik Westerdahl
Vestskoven 42
9700 Brønderslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sabro Larsen (henry@mail1.stofanet.dk)
Titel: Bemærkninger til høring vedrørende den 3 limfjordsforbindelse over Egholm ved Aalborg
Sendt: 21-12-2023 15:08

Det er glædeligt at der nu kommer gang i arbejdet med den 3 limfjordsforbindelse over Egholm ved Aalborg.

Det har længe været en trafikal mangel, at passage af Limfjorden enten skal ske øst for Aalborg eller lige igennem centrum af bykernen. Det medfører en hel del tværgående trafik i det indre Aalborg, når trafikanter i vest- Aalborg skal gennem byen for at komme på motorvejsnettet øst for Aalborg.

Det er glædeligt, at den 3. forbindelse føres henover Egholm så der etableres en trafikal ring omkring Aalborg, samt til aflastning og ekstra funktionssikkerhed for de to eksisterende overgange.

Det er dog værd at tænke over, om det skal være en motorvejs installation. Den eksisterende forbindelse øst for Aalborg er for nuværende 4 sporet motorvej, som er meget højt belastet i myldretiden og som ofte har reduceret kapacitet grundet vedligehold (mest i nattetimerne). Den ældste forbindelse går lige gennem Aalborgs bykerne, men er trods det, den forbindelse der bærer trafik der ikke kan færdes på motorvej. Derfor ser man svært landbrugs materiel og særligt entreprenørmateriel, kante sig gennem Aalborgs bykerne for at køre over limfjordsbroen. En bro der i sig selv kræver meget vedligehold og har en betydelig risiko ved påsejling, som det blev demonstreret på den nærliggende jernbanebro.

Det foreslås derfor, at opføre den 3. forbindelse som almindelig landevej langs den beskrevne Egholm linje, dog stadig med 4 spor:

Dette er samme kapacitet som den eksisterende limfjordsbro, men med mulighed for højere hastighed og mindre bebyggelse nærvæd. Dermed kan der etableres mere fleksibel linjeføring, der stadig i væsentlig grad kan aflaste trafikken, dog med nedsat hastighed i forhold til motorvej. Der foreslås hastighedsbegrænsning til 80 km/t. Dermed bliver der mindre støjbelastning af nærmiljøet i positiv tilgift. Et eventuelt tidstab for trafikken bliver ikke væsentligt anderledes end den eksisterende motorvejs forbindelse, der med aktiv skiltning ofte (-altid) har nedsat hastighed i og omkring tunnelrøret.

Vedrørende miljø påvirkning af den 3. forbindelse:

Der har altid været modstand mod nye veje, men denne forbindelse har været drøftet i de 30 år jeg har boet i byen. Jeg har undret mig over, hvor meget der bygges nær linjeføringen i det sidste 10år. Beboerne dér ses nu demonstrere mod linjeføringen, som de kendte før der blev bygget!? Området og Egholm selv, er ikke det naturlandskab det bliver fremført som. Det er landbrugsland alt sammen! Det er rigtigt at der kommer oddere, delfiner etc. til farvandet, men det er ikke på grund af Egholm. Det skyldes det klart forbedrede vandmiljø i linfjorden over de sidste 30 år. En bro eller en tunnel med vejanlæg vil ikke ændre på det eller landskabet. Det meste dyreliv kan i øvrigt svømme eller flyve over til Egholm, så der er ikke noget isoleret ø liv. Kun menneskelig ø idealisme. Det er hyggeligt at være på øen, men den består udelukkende af landbrugsland med en smal strandzone omkring. Støjbelastningen er ikke værre end bymiljøet i øvrigt, især ikke hvis hastigheden holdes nede omkring 80-90 km/t. Dyrelivet vil hurtigt tilpasse sig, som når man ser sæler sove på bådebroerne i byen.

Mvh
Henrik Sabro Larsen
Ingeniør
Forchammersvej 36
9000 aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Christensen (jensfrlv@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 17-12-2023 19:17

Hej.

Selvfølgelig skal vi have en Limfjordsforbindelse via Egholm.

Det er den eneste fornuftige løsning.

Vi Danskere er verdensmestre i at være IMOD forslag - så her en opbakning til forslaget.

Det er en god idé at sprede trafikken, og det mindsker også risikoen for sabotage mod vores infrastruktur.

Se så at komme igang.

Med venlig hilsen

Jens Færløv Christensen
Klostermarken 45
Aalborg
28191920

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Steen Frederiksen (sf40186330@gmail.com)
Titel: 3.Limfjordsforbindelse
Sendt: 12-12-2023 17:29

TRM

Jeg glæder på befolkningen nordvest for Limfjorden's vegne, at de får lettere ved at komme fra nord til syd. Jeg glæder mig på egne vegne at det bliver lettere at komme fra syd til nord, og det er fra en der får direkte udsigt til motorvejen over Egholm.

Man kan slippe for kø på Limfjordsbroen eller E 45.

Og indsigelser ja naturligvis selv om alle i ca. 40 år har vidst at der kom en 3. forbindelse.

Og dyreliv, ja som Nordjyske skrev i deres leder forleden "det er utroligt så mange der lige pludselig er begyndt at interessere sig for oddere" med fornuftige fauna passager må disse problemer kunne løses.

Der er alligevel noget jeg ikke helt forstår, hvorfor bliver vejbanen over Egholm ikke gravet ned under terræn eller måske delvist under terræn.

Venlig hilsen

Steen Frederiksen
Egholm Færgevej 11.2.lejl.20
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mogens Olsen (agnetheogmogens@hotmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-12-2023 13:43

God middag

Vi går helt klart ind for en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Argumenter

-Den eksisterende Limfjordstunnels kapacitet er for længst overskredet.

-Der er kø næsten hver morgen helt op til Vodskov og på vej op mod Vestbjerg for motorvejstrafikken fra nord.

-Et ekstra tunnelrør vil generere mere trafik på den eksisterende motorvej i Nørre Uttrup. Denne bydel er i forvejen plaget af trafikstøj. Dette gør at et ekstra tunnelrør ikke er acceptabelt. Tilsvarende argument gælder for bydelene Gug og Vejgaard på sydsiden af Limfjorden.

-Der er ofte trafikstandsninger i et af tunnelrørene pga. trafikuheld i Limfjordstunnellen.

-Der spildes mange timer for erhvervsaktive personer når disse holder i kø for at komme igennem Limfjordstunnellen.

-Alle de trafikanter der kommer fra vestsiden af Nørresundby og som skal sydpå vil få kortere distance med en Egholm forbindelse. Det samme gælder for trafikanter fra vestsiden af Aalborg (Hasseris, Frejlev osv.) som skal nordpå over fjorden.

-Det haster med en 3. Limfjordsforbindelse for at undgå at den Nordjyske region bliver hægtet af i udviklingen.

-En limfjordsforbindelse over Egholm er oplagt set i relation til den 3. Største lufthavn i Danmark - Aalborg Lufthavn.

-Vedrørende dyreliv og natur: da man skulle anlægge Storebæltsbroen var det forventeligt at dette ville skade dyrelivet og faunaen. Det viste sig efter anlæggelsen af Storebæltsforbindelsen at der i det store og hele ikke var registreret problemer med dyreliv og fauna.

Venlig hilsen

Agnethe Roslev Østergaard og Mogens Højen Olsen

Kapelvej 33

Nørresundby

Sendt fra min iPad

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Mikkelsen (johemi1961@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse i Aalborg - høring
Sendt: 07-12-2023 21:26

Til Transportministeriet,

Herved skal jeg som beboer i området af den nye Limfjordsforbindelse give min fulde opbakning til projektet. Aalborg midtby er yderst forurenet som følge af tæt trafik og megen stillestående trafik. Som beboer tæt på Nørholmsvej er vi meget generet af trafik fra bl.a. Sønderholm og Nibe. Den nye Mølholmsvej forlængelse vil klart hjælpe.

Der er alt mulig grund til at få gang i byggeriet.
Det kan kun gå for langsomt.

Med venlig hilsen

John H. Mikkelsen
Filippavej 3
DK-9000 Aalborg
Tlf. +45 29891853

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 15-12-2023 14:29
Bilag: Klage til transportministeren[1736] 2023.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse mod Den 3. Limfjordsforbindelse, i Egholmlinjen.

Med venlig hilsen

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebackken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ebbe stig Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Erik Larsen (erik_h_larsen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 00:30

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Egholmforbindelsen vil aflaste tunnelen med 23%, mens et vendbart tunnelrør vil aflaste med 50% og koste det halve.

Underskrift:

Mvh.

Erik Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 07-01-2024 12:48

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021

I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.

Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Britta Pedersen

Njalsgade 50. [4.tv](#)

2300 København

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra:

Titel: Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

Sendt: 27-12-2023 20:41

Til rette vedkommende.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til friluftsliv såvel til lands, som til vand (sejllads, roning, lystfiskeri m.v.).

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende og fritidssejlere ikke kan bevæge sig frit rundt på eller om hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle eller ro ved en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turist- og friluftdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Med venlig hilsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dánjal Hofgaard Hestoy (Danjalh.hestoy@gmail.com)
Titel: Egholmsforbindelsen
Sendt: 21-12-2023 21:59

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021

I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden. Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Dánjal Hestoy
Solbyen, Aalborg

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

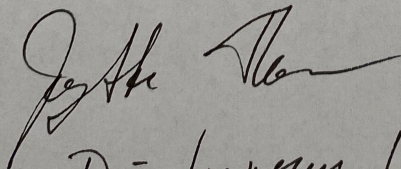
Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:



Digbyvej 139, 9200 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mail@mikkelgade.eu (mail@mikkelgade.eu)
Titel: Protest imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 19-12-2023 13:17
Bilag: Scanner - 2023-12-19 13_15_57.pdf;

Se vedhæftede!

Mvh
Mikkel Gade
23692377
mail@mikkelgade.eu

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

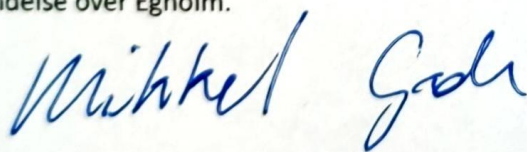
Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Solveig Teigen (solveig.teigen@stofanet.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 14-12-2023 16:08
Bilag: Klage som alle kan indsende.docx;

Solveig Teigen

Sendt fra min iPad

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Solveig Teigen (solveig.teigen@stofanet.dk)
Titel: Intet emne
Sendt: 14-12-2023 16:08
Bilag: Klage som alle kan indsende.docx;

Solveig Teigen

Sendt fra min iPad

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Indsigelse mod anlægslov
Sendt: 14-12-2023 15:33
Bilag: Klage til transportministeren.docx;

Til Anders R. Andersen!

Hermed fremsendes indsigelse mod Den 3. Limfjordsforbindelse, i Egholmlinjen.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Klage angående afsnit 9.6. Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 14-12-2023 08:02

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bettina Eriksen (info@minsundhed.nu)
Titel: Stop motorvej over Egholm
Sendt: 14-12-2023 01:28
Bilag: Klage over motorvej over Egholm.docx;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Jeg foreslår i stedet et ekstra tunnelrør i Aalborg Øst.

Underskrift: Bettina Eriksen, Vestbjerg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tom Steen Jensen (tom@tomsteenjensen.dk)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 13-12-2023 15:16
Bilag: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse.pdf;

Hermed vedhæftet mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Tom Steen Jensen
Erhvervspsykolog
Cand.psych.aut.
Telefon +45 22 75 2000
Web: www.tomsteenjensen.dk
LinkedIn: www.linkedin.com/in/tomsteenjensen

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Rebild, 13-12-2023

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag 51 Lov om anlæg af en 3.Lim:ordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

"9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig."

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.



Tom Steen Jensen
Erhvervspsykolog
Stentoft 68
Rebild
9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Nielsen (mari779r@gmail.com)
Titel: Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.
Sendt: 12-12-2023 14:27

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021

I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.

Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Maria Niemann Nielsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: 58.500@gmail.com (58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjord
Sendt: 12-12-2023 13:40
Bilag: Høringssvar anlægslov IH.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ingrid Høg

Stationsvej 81 B

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Anlægslov 3. limfjord.
Sendt: 12-12-2023 11:36
Bilag: protest høringssvar mp.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar Anlægslov 3. limfjord
Sendt: 12-12-2023 11:28
Bilag: Høringssvar anlægslov up.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 12-12-2023 11:25
Bilag: Høringssvar anlægslov IRO.pdf;

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift:

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kristoffer stov strengsholt nielsen (lupocattivo86@msn.com)
Titel: ET PÆNT NEJ TAK TIL EN 3-Forbindelse over Egholm
Sendt: 11-12-2023 20:13

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Vh Kristoffer Holmsberg - Født og opvokset i Nørresundby 

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Vinther (lisbeth-vinther@vinsor.dk)
Titel: Borgerindsigelse mod Egholmforbindelsen
Sendt: 11-12-2023 16:49

Til: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse.

I nævnte afsnit skriver Transportministeren følgende:

”9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen vil få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig.”

Bemærkninger til Transportministerens tekst:

- Ifølge dagbladet Nordjyske (13. januar 2022) var der i 2013 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm, stigende til 209.186 turister i 2021
- I anlægsfasen (forventet tidsplan ca. 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, svarende til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt ca. 1.7 millioner personer i anlægsperioden.
- Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Jeg protesterer imod afsnit 9.6 i Forslag til Lov om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse, og siger nej til en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Underskrift

Lisbeth Vinther
Slåenvej 2
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, anlægslov - Egholmmotorvej
Sendt: 09-01-2024 11:01
Bilag: Høringssvar, råstoffer.pdf;

Hermed et høringssvar mere, som jeg vil bede om bekræftelse på.

Mvh

Susanne Zimmer

Skørping 09.01.24

Høringssvar til lovforslag om anlægslov, Egholmmotorvej

Råstoffer

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, med 21,3 ha, 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.

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 ”vejkasseeget”, 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.

Allerede nu er vores forbrug af råstoffer alt for stort. I Danmark havde vi den 29.marts opbrugt den mængde råstoffer, som naturen kan nå at regenerere.

Derfor bør denne anlægsforslag lægges i graven.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:15

Nej til **Egholmmotorvej** – Voldsomt forbrug af råstoffer

Der mangler specificerede oplysninger om belastning ved råstofgravning og transport. Flere strækninger af Egholmmotorvejen skal anlægges på dæmning. Egholm skal udvides med 21,2 ha, der hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder opfyldning.

Vejanlægget kræver tilførsel af 3.564.877 m³ jord og 2.684.261 m³ bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten) iflg. Miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for.

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.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Granum (granum.martin@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 21:08

Fra Nordens Paris til Nordjyllands Herning.

Med den overskrift mener jeg, at Aalborgs herlighedsværdi og meget store og væsentlige rekreative områder vil blive uopretteligt ødelagt hvis dette projekt gennemføres. Aalborg er i forvejen Danmarks mest støjplagede by. Der vil kun komme mere støj af dette projekt. Godt nok står der i projektet at der alt i alt vil komme mindre støj ved at anlægge motorvejen, men det gælder ikke hele den vestlige del af Nørresundby og Aalborg, der ifølge rapportens egne tal VIL få mere larm. "Netto-besparelsen" fås ved at sætte nye støjværn op på E45 og så trække dem fra som en "rabat". De støjværn kunne man jo bare have sat op for længst. Jeg synes der bliver snydt på vægtskålen når man laver støjværn syd for Aalborg på E45 og så trækker den støjdæmpende gevinst fra på E39.

Jeg synes også det er uambitiøst at ikke at (turde) bruge WHO's standarder for sundhedsskadelig støj, men i stedet – ud af det blå – bruge egne uambitiøse standarder for at kunne presse et larmende projekt som dette igennem. Nogen embedsmænd burde skamme sig.

Mere om støj:

Vand er en såkaldt "hård akustisk overflade. Lyd ledes bedre over vand end over land. Det afspejles ikke i Vejdirektoratets støjkort. Det må være en fejl.

Vinden blæser fra vestlige retninger op mod 40 % af tiden (kilde DMI). Det er slet ikke regnet med i støjudbredelsen. Det mener jeg er vildledende. Der burde være en model for støjen, der kan/tør bruge de reelle vejrmæssige vilkår i det område, der undersøges i en VVM. Støjprognosen (der allerede sker skidt ud) er mere rosenrød end virkeligheden vil blive for Aalborg og Nørresundbys borgere.

Mvh. Martin Granum

Martin Granum

Skrænten 5

9400 Nørresundby

Mobil: (+45) 61462144

granum.martin@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Chres Roendrup (chres@krc-trading.dk)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024
Sendt: 11-01-2024 22:54
Bilag: image008.emz;

Til rette vedkommende i Transportministeriet

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

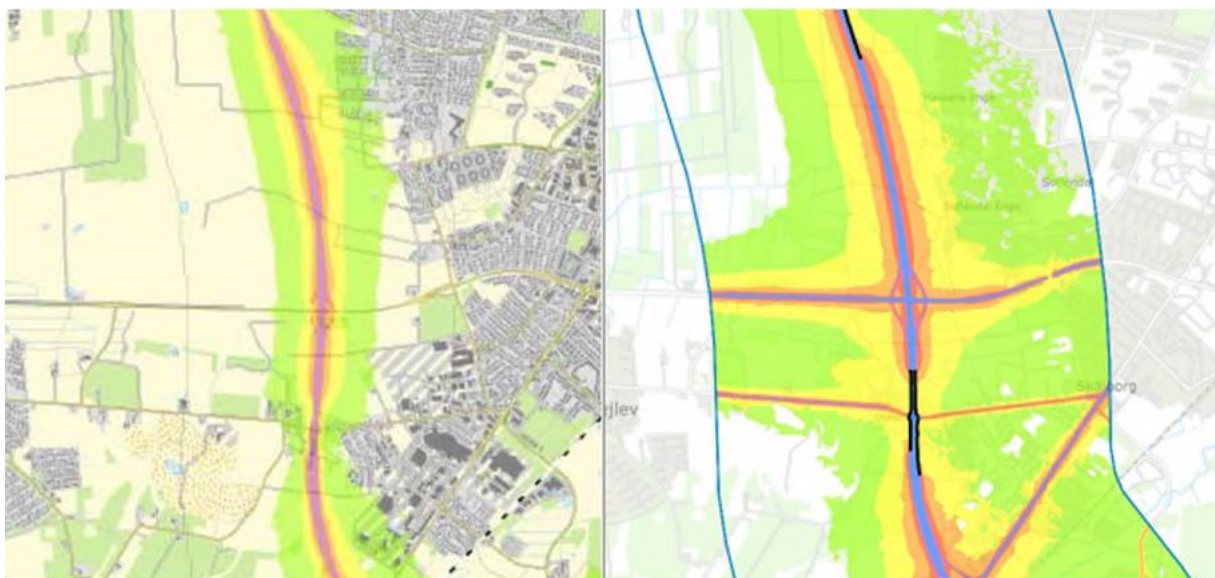


FIG 1

VVM 2011. Beslutningsgrundlag.

VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.



FIG 2



FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Jeg beder jer venligst bekræfte modtagelsen af mit fremsendte høringssvar hurtigst muligt, tak.

Med venlig hilsen / Best regards

Chres Røndrup
'Lembgaarden'
Egholm 11
DK-9000 Aalborg
Denmark

Mobile: +4520701445
E-mail: Chres@krc-trading.dk

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image008'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj.

Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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.

I øvrigt er det svært at finde svar på, hvad støjforurening fra de kommunale tilslutningsveje vil blive!

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.

--

Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25

9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Iben Leer Parnell (ibenleer@msn.com)
Titel: Høringssvar ang motorvej over Egholm
Sendt: 11-01-2024 22:15

Brug gerne dette som høringsvar. Lav om eller klip, som du har lyst til. Giv også gerne en tilbagemelding, hvis jeg har skrevet noget fejlagtigt

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg fortsat vinde konkurrencen om at være Danmarks mest støjplagede by. Nej vel!

Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. Ingen tysk by er så plaget af støj som Aalborg.

Det undrer mig selvfølgelig, at 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.

I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).

Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Og andre borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs

bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel. Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere.

Det vil sige, at borgere langs med motorvejen - både på den østlige og vestlige side af den - kan nyde deres hjem inde og ude uden at blive udsat for sundhedsskadelig støj.

Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over Egholm ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Mvh Iben Leer Parnell

Sendt fra [Outlook til iOS](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Høringssvar til MKV og forslag til Anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:02
Bilag: Støj.pdf;

Hermed høringssvar til MKV og forslag til Anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg beder om at få en kvittering for modtagelse af høringssvaret.

#HvemGiderBoiAalborg

Hilsen
Hans J. Høyer
Aalborg

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

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

Høringssvar

Støj

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Støj over 55 decibel skader helbredet

En undersøgelse fra det Europæiske Miljøagentur (EEA) i 2020 påviste, at når man bor i et område, hvor gennemsnitsstøjen er over 55 decibel, vil det på sigt påvirke helbredet. Det er især hjertesygdomme og demens, der fremkaldes af støjen. Derudover er der set mulige sammenhænge med diabetes, slagtilfælde, brystkræft og tyktarmskræft jf. Kræftens bekæmpelse.

Selv uden Egholmlinjeføring er Aalborg det mest støjbelastede by med over 100.000 indbyggere i Danmark. Yderligere 10.000 husstande vil blive berørt af sundhedsskadelig støj ved en eventuel etablering af Egholmforbindelsen.

Undersøgelsen fra EEA står ikke alene. Forskere fra Syddansk Universitet har sammen med forskere fra de øvrige danske universiteter undersøgt sammenhængen mellem trafikstøj ved ens bopæl og risikoen for udvikling af demens blandt ældre. Studiet er baseret på registeroplysninger om mere end 1,9 mio. danskere fra 60-års alderen og opefter bosiddende i Danmark mellem 1994-2017. Disse danskere blev undersøgt for eksponering af trafikstøj helt ned på adresseniveau. Disse data blev sammenholdt med oplysninger, hvor mange af deltagerne, der blev registreret med en demensdiagnose i perioden 2014-2017. Resultatet viste at der var en signifikant sammenhæng mellem trafikstøj og demens. Risikoen for Alzheimers var øget med ca. 27% for personer bosiddende i støjende omgivelse (mere end 55 decibel) i.f.t. mindre støjende omgivelser (under 40 decibel). Tilsvarende var risikoen for demens af alle typer øget med 18%.

Endvidere viste undersøgelsen, at risikoen stiger proportionalt med støjniveauet. Dette er væsentlig, da Miljøkonsekvensrapporten baserer sig på Miljøstyrelsen vejledende tåle-værdier på 58 decibel. For god ordens skyld vil jeg blot nævne at decibel skalaen er logaritmisk. Antallet sygdomsramte må således alt andet lige forventes at blive betydeligt større, når grænseværdien er 58 decibel og ikke 55 decibel.

WHO anbefaler en støjgrænse på 53 decibel. Hertil kan nævnes at Miljøstyrelsen nyeste anbefaling er 52 decibel for motorveje.

En Egholmlinjeføring vil således bringe ufatteligt mange Aalborgensere i risiko for at dø af blodpropper, slagtilfælde og demens. Hertil kommer de forringede leveår inden dødsfaldene.

Jeg ser ikke at disse forhold er inddraget i Miljøkonsekvensvurderingen. Den er således ikke retvisende som beslutningsgrundlag.

Med den foreliggende viden fra EU miljøagentur og Syddansk Universitet, kan Folketinget ikke erklære sig i god tro. Dette åbner for en række kollektive retssager i den kommende år fra familier til afdøde som følge af blodpropper, slagtilfælde og demens. Sammenhængen er jo åbenbar.

I.f.t. støjestimaterne fra en eventuel Egholmforbindelse, skal det bemærkes at støjen kun er fremskrevet nogle få år frem. Rettelig burde støjen fremskrives for de næste 30 år. Eksemplet er, at da E45 åbnede gennem Limfjordstunnellen omkring 1970, var støjbelastningen fra den daværende motorvej ubetydelig. I 2024 er støjen fra E45 ulidelig og sundhedsskadelig.

I dette høringssvar vedr. den sundhedsskadelige støj, bør det nævnes at overvejelser om at mindske støjen langs E45 ved anvendelse af støjskærme ikke mindsker støjen fra en eventuel Egholmforbindelse. Det er ren hokus-pokus og manipulering af beslutningsgrundlaget. Selvfølgelig skal støjen minimeres langs E45 med alle midler. Men det mindsker jo ikke den støj, der vil ramme 10.000 ejendomme langs en Egholmlinjeføring.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

hjhoyer@me.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: A Weis (anjaweis@gmail.com)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 20:26

Til Anders Petersen og rette vedkommende i Transportministeriet.

Høringssvar vedr. støjgener fra Egholm Motorvejen

Støjgenerne fra en bynær Egholm Motorvej kommer til at påvirke tusindvis af mennesker i den vestlige del af Aalborg og Nørresundby samt alle der benytter de rekreative arealer langs Limfjorden, Hasseris Å, Lindholm Å samt på Egholm og Limfjorden (sejlere, kajakroer, surfere, strand- og badegæster m.fl.). Et alternativ er at sænke hastigheden på Egholm Motorvejen. Dette vil udover at komme de mange tusinde borgere til gavn, også gavne dyrelivet, herunder Bilag IV arten Damflagermus.

TV2.dk bragte den 17. december 2022 en historie om 13 kommuner, der har søgt Vejdirektoratet om tilladelse til at sænke hastigheden på bynære motorvejsstrækninger ned til 50-80 km/t, se link:

<https://nyheder.tv2.dk/samfund/2022-12-17-kommune-saetter-hastighed-ned-paa-motorvej-forventer-stoej-reduceret-med-18-procent?fbclid=IwAR2YmlPfexxjUUEdUpBR7x7YCN1iGbIoWI1butS9ahP8QXvb7i2-nEy8BNU>

Og TV2 Østjylland bragte en historie den 8. oktober 2021 om sækning af hastighed til 50 km/t af hensyn til Damflagermus, se link: <https://www.tv2ostjylland.dk/silkeborg/sjaelden-dyreart-tvinger-hastigheden-ned-paa-nyaabnet-vej?fbclid=IwAR3pCbkh4Dg3DjCIQp4TwdJPNLCaIjuil0gTcgHuPoJ2xU-l8yh2mYdcJq4>

Vil Transportministeriet og Vejdirektoratet lave supplerende støjberegninger for at undersøge effekten af en sækning af hastigheden til 50-80 km/t?

Mvh.
Borger, Anja Wejs
Tjørnevænget 12,
9400 Nørresundby

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gitte Højland Hansen (ghhnissum@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. støj
Sendt: 11-01-2024 20:15

I forbindelse med udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, ønskes følgende taget i betragtning:

Støjgenerne fra en bynær Egholmmotorvej kommer til at påvirke tusindvis af mennesker i den vestlige del af Aalborg og Nørresundby samt alle der benytter de rekreative arealer langs Limfjorden - herunder Hasseris Å, Lindholm Å samt på Egholm og Limfjorden (sejlere, kajakroer, surfere, strand- og badegæster m.fl.).

Et alternativ er at sænke hastigheden på Egholmsmotorvejen.

Dette vil udover at komme de mange tusinde borgere til gavn, også gavne dyrelivet, herunder Bilag IV arten Damflagermus. TV2.dk bragte den 17. december 2022 en historie om 13 kommuner, der har søgt Vejdirektoratet om tilladelse til at sænke hastigheden på bynære motorvejsstrækninger ned til 50-80 km/t, se link:

[Kommune sætter hastighed ned på motorvej - forventer støj reduceret med 18 procent - TV 2](#)

Og TV2 Østjylland bragte en historie den 8. oktober 2021 om sænkning af hastighed til 50 km/t af hensyn til Damflagermus, se link:

[Sjælden dyreart tvinger hastigheden ned på nyåbnet vej | TV2 Østjylland \(tv2ostjylland.dk\)](#)

Jeg foreslår, at Transportministeriet og Vejdirektoratet laver supplerende støjberegninger for at undersøge effekten af en sænkning af hastigheden til 50-80 km/t.

[Sjælden dyreart tvinger hastigheden ned på nyåbnet vej](#)

På grund af flagermus må trafikanterne 'kun' køre 50 km/t på den nyåbnede Nordskovvej i Silkeborg. Men en løsning er på vej, så hastigheden - nogle gange - kan komme højere op.
www.tv2ostjylland.dk

[Kommune sætter hastighed ned på motorvej - forventer støj reduceret med 18 procent](#)

13 kommuner har bedt Vejdirektoratet om tilladelse til at nedsætte hastigheden. I Gladsaxe udvides motorvej, og samtidig sættes hastigheden ned.
nyheder.tv2.dk

Mvh.
Gitte Højland Hansen
Soløjevej 6
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - indsigelse mod Støjforurening
Sendt: 11-01-2024 20:14

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

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

Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer

VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse viser at blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB L_{den} .

Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB L_{den} og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 58 dB L_{den} er, ved man stadig ikke med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB L_{den} , er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede version af VVM redegørelsen, dateret 2023, er angivet til 3,5 % pro anno.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller.

En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelastning.

Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørende nærvedliggende badestrand bilve

støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekreative sti til "verdens ende", blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.

Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Høgh (janhogh15@hotmail.com)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 19:01

Til rette vedkommende

Jeg er som kommende nabo til den 3. Limfjordsforbindelse meget forundret og bekymret over den tilsidesættelse af WHO anbefaling af sundhedsfarlig støj.

Min bekymring og forundring går på, at man ved etablering af forbindelsen vil skabe et støjinferno til et meget stort område i Aalborg. Et område der idag ikke er støjplaget og et område hvor mange tusinde borgere lever i naturskønne omgivelser. Områder, hvor der ligger flere institutioner der også i fremtiden, vil blive påvirket og belastet af støj.

Støj der beviselig er sundhedsskadeligt.

Jeg har fuld forståelse for behovet for en 3. forbindelse, men beliggenheden er helt helt forkert. Den er for dyr, udnyttelsen bliver for ringe og man opnår at støjbelaste et endnu ikke stødbelastet område i Aalborg.

Såfremt fornuften ikke måtte sejre og forbindelse bliver lagt hen over Egholm, så håber jeg inderligt at man er så fornuftig at man fra ministeriets side, nedsætter hastigheden på motorvejen, således støjbelastningen bliver markant mindre og dermed også skader et langt færre antal borgere i Aalborg.

Man kan med fordel tage ved lære af en by som Berlin, hvor hastigheden nedsættes i takt med øget beboelse. En nedsættelse af hastigheden for alm. biler til 90 km/t og 70 km/t for lastbiler, vil betyde en væsentlig nedsættelse af støjbelastningen.

Med venlig hilsen
Jan Høgh

K.E. Færgemanns vej 14,
9000 Aalborg
Mobil - 20123619

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Kruhøffer (jenskruhoffer@gmail.com)
Titel: Indsigelse Anlægslov - 3. limfjordsforbindelse Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 18:42
Bilag: Indsigelse mod Egholmmotorvejen – Anlægslov Sofie K.pdf;

Hermed min indsigelse.

Vh Sofie

Indsigelse mod Egholmmotorvejen – Anlægslov.

Vi kommer til at leve i et støjhelvede hvis motorvejen gennemføres.

Vi er en familie med far, mor og 3 børn. Vi ser med skræk frem til at komme til at bo tæt på motorvejen.

Som journalist har jeg sat mig lidt ind i sagen.

I Aalborg er 67% af befolkningen udsat for sundhedsskadelig støj. Vejstøjen i Tyskland falder, mens den stiger i DK, hvor ca. 800 årligt dør for tidligt af vejstøjsrelaterede sygdomme, hvilket koster samfundet ca 44 mia.

At bygge yderligere en motorvej gennem den mest stille, vestlige del af Aalborg og Nrs.by vil medføre at 26.000 nye borgere rammes af sundhedsskadelig trafikstøj.

Støjen vil påvirke langt større områder end VDs gamle beregningsmetoder viser. Høje støjskærme vil på visse steder formindske støjen for de nærmeste beboere, men det hjælper ikke for beboelse lidt længere væk, hvor der tilmed kan opstå uforudseelige støjlonner.

Støjen vil også forværres fra den øgede bytrafik, som skal krydse gennem byernes i forvejen alt for små veje, hvis trafikanterne vil forsøge at benytte den anden motorvej ved trængsel.

Egholmmotorvejen nedbringer ikke støjen som påstået i VVM. Den spreder den i stedet ud over et meget større areal og over mange flere boliger.

Så er der også tale om fusk med tallene, når støjreduktion med støjværn på E45 trækkes fra for støjbelastningen på Egholm motorvejen.

Det er fiktive beregninger, så på papiret nedbringe støjen på E45 til under 58dB i gennemsnit.

Støjstigningen - i de i dag ikke-støjramte områder - fra 0 til 58dB tæller slet ikke med, da støj fra 0-58dB i flg. dansk lovgivning påstås ikke at være sundhedsskadeligt.

Myndighederne bør lytte til eksperter i WHO og få indført en lavere støjgrænse for sundhedsskadelig støj på max 53dB.

Det er også stærkt kritisabelt, at VD benytter misvisende støjberegningsmetoder, som gang på gang undervurderer det forventede omfang af støj.

Der bør i stedet benyttes moderne metoder, som andre lande anvender, hvor der undgås bias pga gennemsnitsbetragtninger over døgn og år og hvor støj i stedet udspecificeres for eksempelvis hverdage og for natten.

Der bør også fremlægges støjberegninger, som viser fremtidig forventet støjbelastning ud over de første år, når trafikken stiger yderligere.

Der bør ikke benyttes et landsgennemsnit for støj. I stedet bør beregningerne forholde sig

til lokale forhold som vind, stigende terræn samt beliggenhed på dæmninger og broer.

Jeg gør indsigelse mod den manipulerede beregningsmetode, som reelt vil udsætte 26.000 borgere i Aalborg vest for sundhedsskadelig trafikstøj og kræver at Egholmforbindelsen stoppes indtil der er lavet en mere redelig støjberegning.

Venlig hilsen

Sofie Klingberg

Hasserishave 10, 9000 Aalborg.

Kommende Adresse pr. 15. Februar 2024: Poul Anker Bechsvej 179, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Aalborg har Danmarksrekord som Danmarks mest støjbelastede by.
Sendt: 11-01-2024 18:34

Aalborg har Danmarksrekord som Danmarks mest støjbelastede by.

Egholmlinjen er i strid med den Regional Udviklingsstrategi indsatsområder om "Renere natur og miljø" samt "Bedre trivsel og sundhed".

Egholmlinjen vil forårsage at yderligere 26.000 beboere i regionen, der bor langs den planlagte linjeføring, vil udsættes for sundhedsskadelig støj. Det vil have store sundhedsomkostninger for Region Nordjylland og uoverskuelige menneskelige konsekvenser på helbred og trivsel for regionens beboere.

På landsplan er de samfundsøkonomiske omkostninger der knytter sig til sygdom pga. vejstøj allerede oppe på 4,4 mia. kr. og stærkt stigende. Det vurderes, at 802 personer årligt 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.

Der findes både billigere og bedre alternativer til Egholm linjen, som vejdirektoratet desværre ikke har undersøgt, men som kompetente kræfter i Borgerbevægelsen har udarbejdet forslag til. Disse forslag ligger ved den eksisterende motorvejsstrækning i Aalborg øst. Som, Ifølge vejdirektoratet, ikke vil blive aflastet tilstrækkeligt når Egholm linjen står færdig. Faktisk så lidt, at den trængsel der i dag opleves ved tunnelen, vil være den samme den dag Egholm linjen åbnes.

Man kan derfor med stor fordel udvide E45 i stedet for at bygge en motorvej i Egholm linjen, fordi man med meget stor sandsynlighed alligevel vil være nødt til at udvide E45, med en ekstra tunnel hvor vejbanerne kan anvendes til at udvide kapaciteten i den retning der er brug for den, når der er behov, hvilket typisk er i sydlig retning om morgenen og i nordlig retning om aftenen.

Der ligger mange støjplagede boliger langs med E45. Dem kunne man jo bruge de overskydende midler, der ellers skulle have været brug til Egholmlinjen, på at beskytte betydeligt bedre end i dag, ved at overdække motorvejen på udvalgte steder. Til stor glæde og gavn for beboerne med meget mindre støj og udvidede muligheder for rekreative områder på taget af overdækningerne.

Derfor vil det være en **katastrofal og gigantisk fejl** for Aalborg og Nørresundbys borgere hvis den planlagte motorvej i Egholm linjen gennemføres. Begge byer vil blive omsluttet af støjende og forurenende motorveje hele vejen rundt. Der vil formentlig ikke være en plet i byen hvor du ikke vil kunne høre trafikken fra en af de to motorveje.

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Store omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby
Sendt: 11-01-2024 18:30

Store omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby

En motorvej i Egholm linjen vil have store negative omkostninger for befolkningen i Aalborg, på Egholm og i Nørresundby. Da motorvejen tænkes opført i vest, vil den altdominerende vestenvinde sørge for at støj og forurening fra udstødning og dæk vil blive blæst ind over byen. Især det faktum at motorvejen primært bygges på dæmninger og broer, vil give støjen fri passage ind over byen. Ikke engang den forventede øgede andel af elbiler vil hjælpe på støjen, da elbiler støjer mere pga deres større vægt, da det er støj fra dækkene man hører når farten overstiger 40km/timen og ikke motorstøj. Ydermere bliver der tale om støj fra en kant hvor der hidtil ikke har været støjproblemer af den art.

Nørresundby, Lindholm og bebyggelserne ned mod begge sider af fjorden vil blive specielt hårdt udsat for støj fra motorvejen over Egholm og lavbroen over Nørredyb, hvor støjen vil fortsætte uhindret over vand ind over byen og de rekreative områder langs fjorden.

Desuden vil en 10 meter høj vejoverførsel over Thistedvej ved lufthavnen, komme op i højde med Lindholmhøje og blive absolut ødelæggende for en ellers fantastisk udsigt og et velbesøgt område med vigtig kulturarv.

Ydermere vil motorvejen "bagom" Nørresundby blive en sikker kilde til spredning af støj og møg ind over byen og ikke mindst den nærliggende kolonihavehusbebyggelse. Alene det at motorvejen tænkes anlagt på dæmninger, vil komme til at virke som en enorm barriere for både dyr og mennesker i et hovedsageligt fladt landskab.

Aalborg og Nørresundby vil blive omkranset af 2 motorveje en i øst og en i vest – altså støj med støj på!

Tag nu hensyn til Aalborg og Nørresundby indbyggere, der i forvejen er Danmarks mest støjbelastede befolkning.

Egholm motorvejen må betegnes som et **helt igennem håbløst og uacceptabelt vejprojekt!**

Birte Svop, Nørresundby

Med venlig hilsen
Birte Svop

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ole Sanden (olesanden7@gmail.com)
Titel: Indsigelse.
Sendt: 11-01-2024 17:18

Skal Aalborg fortsat vinde konkurrencen om at være Danmarks mest støjplagede by. Nej vel! Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. Ingen tysk by er så plaget af støj som Aalborg. Det undrer mig selvfølgelig, at 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. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 ålborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag. Og andre borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen. Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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 tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj. Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag. Konsekvenser ved støj Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3 Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig. Verdensmål 11 Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling. Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives. Støjværn Egholm motorvejen kommer til at udsætte, 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende. Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærre os inde, som var vi i fængsel. Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk. I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB. De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO's grænse for sundhedsskadelig støj. Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere. Det vil sige, at borgere langs med motorvejen - både på den østlige og vestlige side af den - kan nyde deres hjem inde og ude uden at blive udsat for sundhedsskadelig støj. Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over

Egholm ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:00

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by, af det Europæiske Miljøagentur (EEA). Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter og dødsfald, vil jeg mene at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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 fremherskende vestenvind som vi har denne del af landet, som en faktor. Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen, da blæsten vil bære støjen ind over byen.

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. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar, vedr 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinien
Sendt: 11-01-2024 16:13

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

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinien 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 Egholmlinien.

Mvh Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Støjforurening og forringelse af rekreative arealer
Sendt: 11-01-2024 16:12

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Den valgte trace vil medføre en væsentlig støjforurening og forringelse af bynære rekreative arealer**

VVM redegørelse for den vestlige Limfjordfjordsforbindelse viser at blandt andet beboere i Hasseris Enge og Sofiendal Enge til at leve med støj på mellem 53 og 58 dB Lden. Risikoen for at få en blodprop i hjertet begynder at stige, når man lever i støj på 53 dB Lden og derover. Det fandt forskerne bag en større WHO-rapport i 2018. Støjen ved en vestlig motorvejsforbindelse vil dermed være sundhedsskadelig ifølge WHO-rapporten. Men hvor stor den forøgede risiko i spændet mellem 53 og 58 dB Lden er, ved man stadig ikke med sikkerhed, men er støjen oppe på 59 dB Lden, er risikoen for en blodprop i hjertet fem procent højere.

Den forøgede forekomst for blodpropper, vil betyde et samfundsmæssigt økonomisk tab, der ikke er kapitaliseret i den økonomiske opstilling for vestforbindelsens i forvejen dårlige samfundsmæssige forrentning, der i den senest opdaterede version af VVM redegørelsen, dateret 2023, er angivet til 3,5 % pro anno.

Vælger man at udbygge den østlige forbindelse, vil der kun ske en meget begrænset stigning i støjniveauet for de personer der bor langs denne forbindelse. En forøgelse af trafikmængden med 25%, svarende til det den vestlige forbindelse forventes at aflaste, vil jf Vejdirektoratet give en forøgelse af trafikstøjen på 1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring. Vælges en udbygning af den østlige forbindelse opnås en betydelig økonomisk besparelse, der blandt andet kan bruges til en bedre støjafskærmning langs E 45, eller alternativt at opkøbe og nedrive de mest støjbelastede parceller. En anden negativ påvirkning af folkesundheden, som følge af den vestlige forbindelse, er den ødelæggelse af bynære rekreative arealer, der enten direkte bliver berørt af traceen, eller som vil få en stærkt forøget støjbelsætning. Syd for fjorden, på områderne mellem Drastrup og Skalborg og mellem Hasseris Shelterpark og Vester Fjordpark vil motorvejen afbryde naturskønne stiforbindelser, på Egholm vil det yndede udflugtssted Kronborg med tilhørende nærvedliggende badestrand blive støjbelastet og afskåret fra den øvrige del af øen, nord for fjorden vil den rekreative sti til "verdens ende", blive reduceret fra en bynær naturoplevelse til et stærkt visuelt og støjbelastet område.

Ingen af disse herlighedsforringelser er kapitaliseret i de nuværende budgetter, men vil være med til at forringe den i forvejen tvivlsomme økonomi ved den vestlige forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Casper Knudsen (caspknudsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 15:06

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

Egholm-motorvejen er placeret i lavland (enge) lige vest for Aalborg nyopført, tæt bebyggelse med få hundrede meter mellem vejen og de første matrikler. Dette er ikke synligt i VVM-materialet hvor der bruges 2011-kort og det fremgår som om motorvejen befinder sig langt udenfor byen. Vestenvinden vil frit transportere støjen ind over 26.000 borgere, der kan forvente støj i sundhedsskadelige niveauer. WHO har for nylig nedjusteret niveauet for sundhedsskadelig støj til 53dB fordi vi er blevet klogere på hvor skadelig støj er. Vejdirektoratet fastholder 58dB. Herudover bruges en støjmodellering, der udjævner over hele året og kun baserer sig på etableringsåret, dvs uden indregning af forventede trafikstigninger. Vind tages der heller ikke højde for på trods af at motorvejen på hele engstrækket langs Aalborg vil lægge hævet mellem 2 og 10 m over jorden og på størstedelen af strækningen helt uden støjafskærmning. Udover boliger vil mange af vores rekreative områder i Aalborg blive ramt af støjen. Det gælder f.eks. Drastrup skov, Vestre Fjordpark, Mølholm, Verdens Ende, Vestre Bådehavn og skudehavnen og ikke mindst Egholm. Dette er alle de rekreative områder vi har i Vest, som bruges til vandsport, gå- og løbeture, krabbefiskning med ungerne, badning og alle de ting, som gør livet godt. Det er bare ikke det samme at gå en tur i skoven eller langs vandet med en motorvej på lydtapetet. Aalborg er allerede uden Egholm-motorvejen landets mest støjplagede by. Hvorfor skal Aalborgs borgeres sundhed ødelægges for at få pendlere fra Brovst kan spare 5 minutter i morgentrafikken?

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

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

Venlig hilsen

Casper Knudsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: gitte røndrup (grondrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, januar 2024
Sendt: 11-01-2024 13:26

Til rette vedkommende i Transportministeriet

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket erstærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

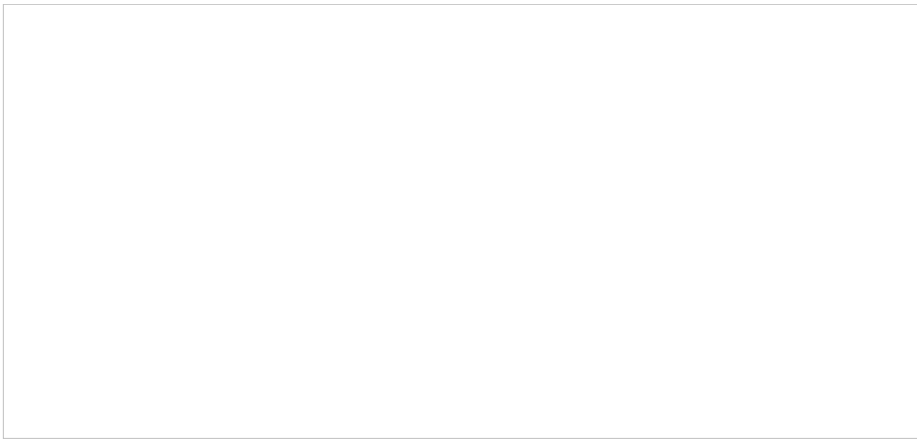


FIG 1
VVM 2011. Beslutningsgrundlag. VVM 2023
Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt unacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.

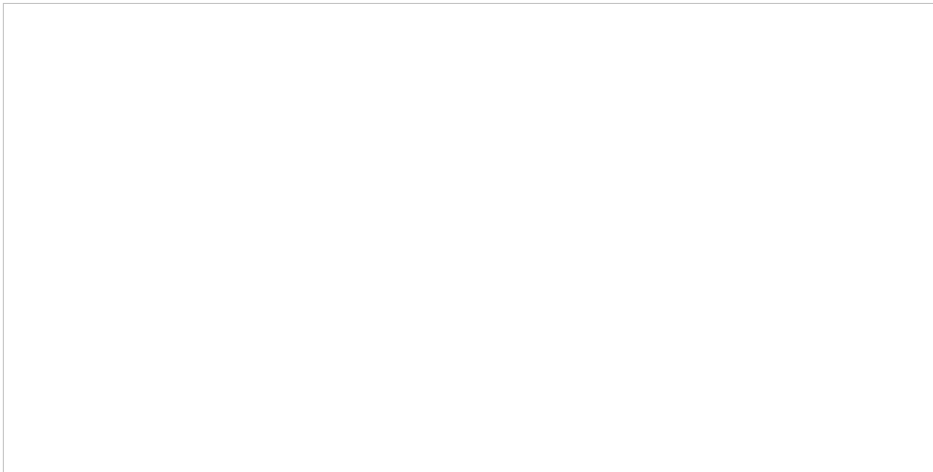
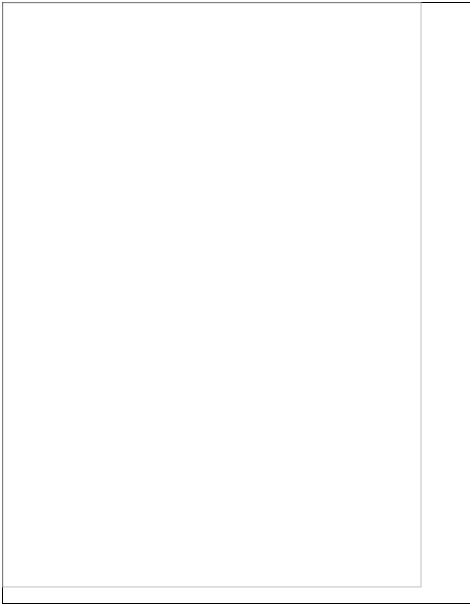


FIG 2

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for the content of FIG 3.

FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Venlig hilsen
Gitte Røndrup

Lembgaarden
Egholm 11
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Siv von Bülow (sivbulow@icloud.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023. KORT.pdf
Sendt: 11-01-2024 11:58
Bilag: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023. KORT.pdf;

Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

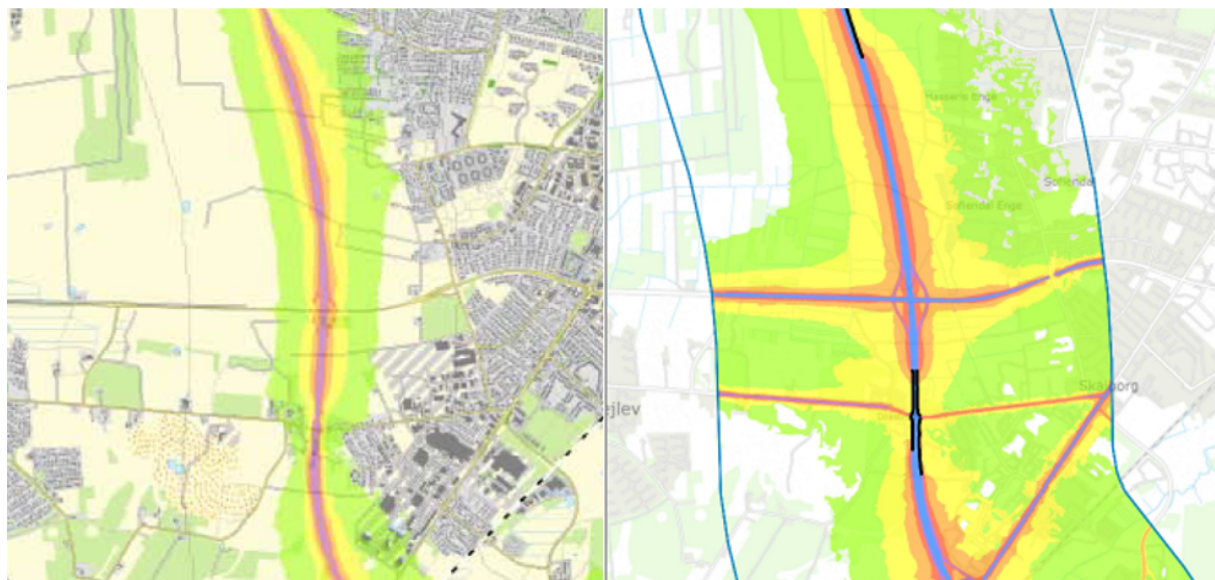


FIG 1

VVM 2011. Beslutningsgrundlag.

VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt uacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.

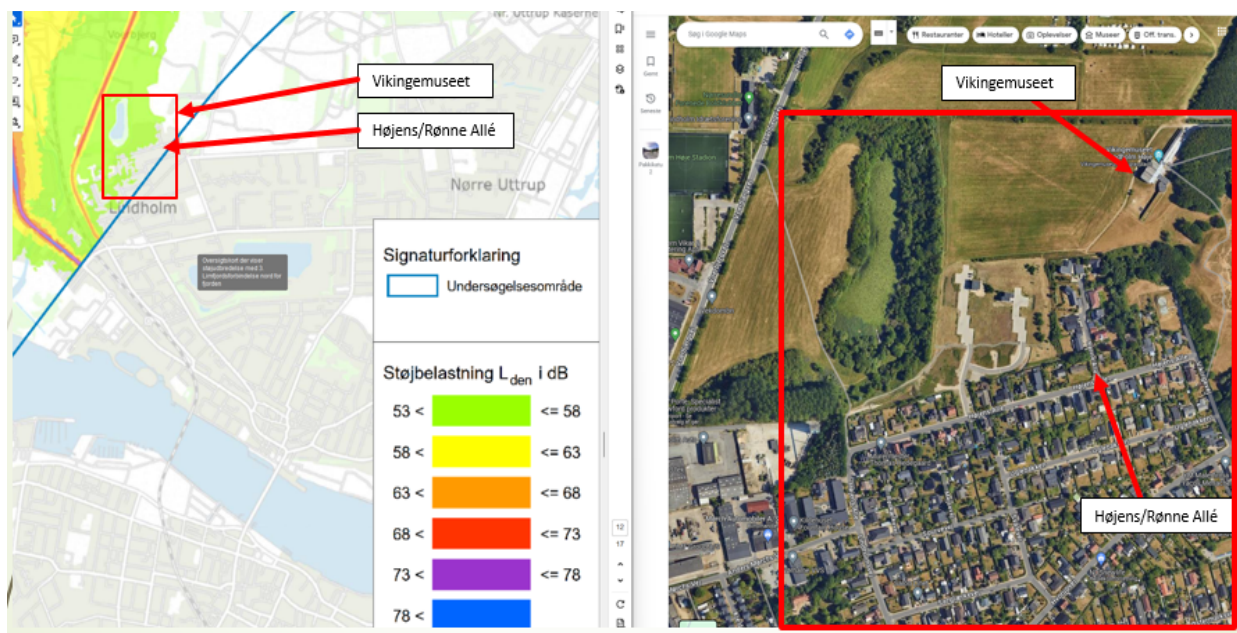


FIG 2

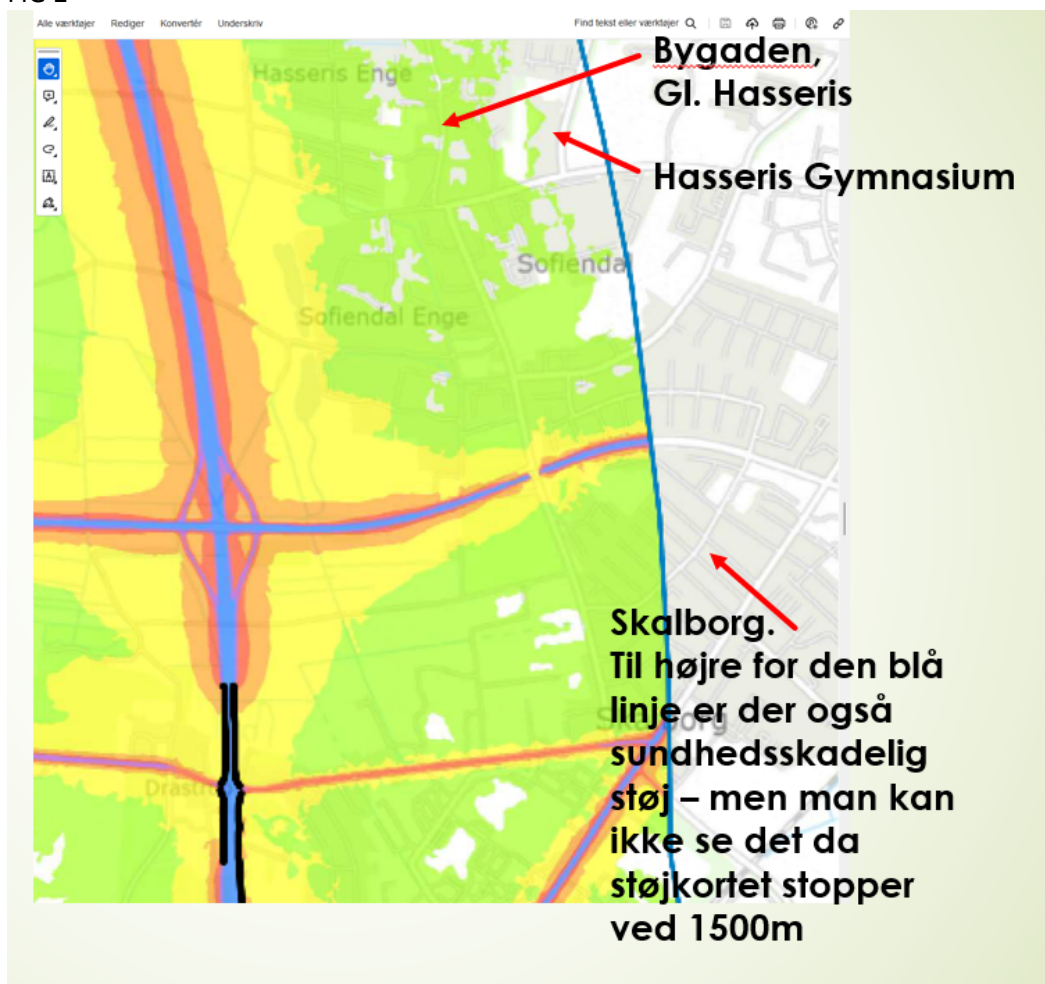
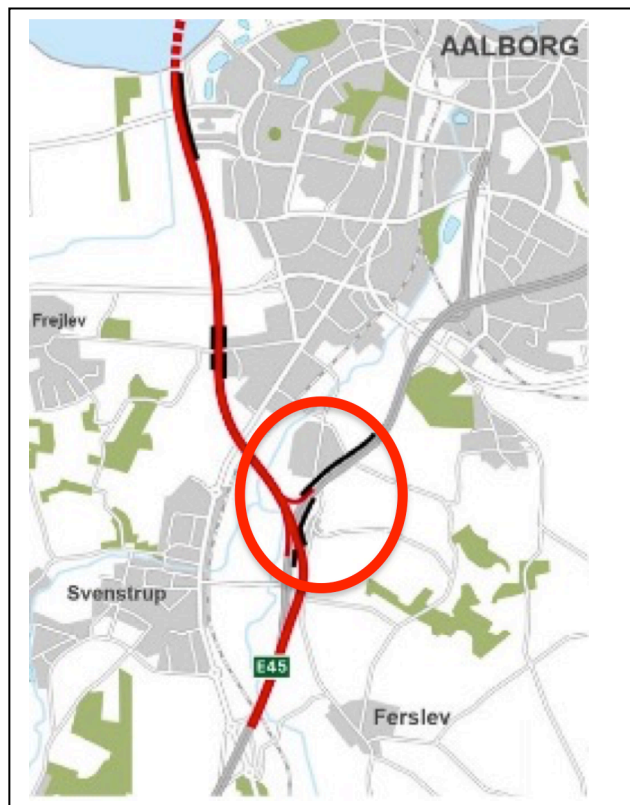


FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Mvh.

Siv von Bülow

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kristian Røndrup (roendrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 10:57
Bilag: Høringssvar til Transportministeren vedr 3. LFF. 2023.pdf;

Til rette vedkommende,

Se venligst vedhæftede høringssvar.

Mvh. / Kind Regards

Kristian Røndrup
Østerbrogade 111, 1., 117
2100 København Ø, Denmark
Phone: +45 22 31 54 50

Høringssvar til Transportministeren vedr. 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Jeg vil gerne kommentere Transportministerens forslag til anlægslov i forhold til emnet støj.

Jeg protesterer mod Egholmmotorvejens vedtagelse, da alt for mange beboere langs linjeføringen udsættes for sundhedsskadelig støj. Der er tale om virkelig mange beboelser i de vestlige bydele fra linjeføringen og helt op til og med Hasseris Gymnasium. Det sundhedsskadelige niveau indbefatter endda flere daginstitutioner for børn.

Transportministeren baserer sin anlægslov på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Transportministeren ved godt, at Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen. Derfor bør alle nordjyske byråd tage stilling til projektets konsekvenser igen før anlægslov diskuteres i Folketinget. Desuden bør Folketinget fremskaffe støjberegninger der viser den maksimale støjbelastning, når motorvejen har opnået sin maksimale trafikkapacitet. Se FIG 1 herunder.

Støjdæmpningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabel og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs Egholmlinjen. Dermed vildledes Folketinget. FIG 4

Rapporten giver ikke et retvisende oplysningsgrundlag til Folketinget. Egholmmotorvejen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt.

Folketinget skal have fyldestgørende oplysninger om støjkonsekvenserne af projekter. Aalborg allerede er Danmarks mest støjforurenede by.

Det bekymrer mig derfor meget, at Folketinget modtager oplysninger, så de urigtigt kan tro, at støjforureningen er mindre end den reelt er.

Vi ved at usikkerheden i støjberegningerne er uacceptabel stor, og at den reelle støjforurening bliver endnu større, ligesom efter anlæggelse af motorvejen Silkeborg.

Det er uacceptabelt, når de trafikale gevinster er så begrænsede.

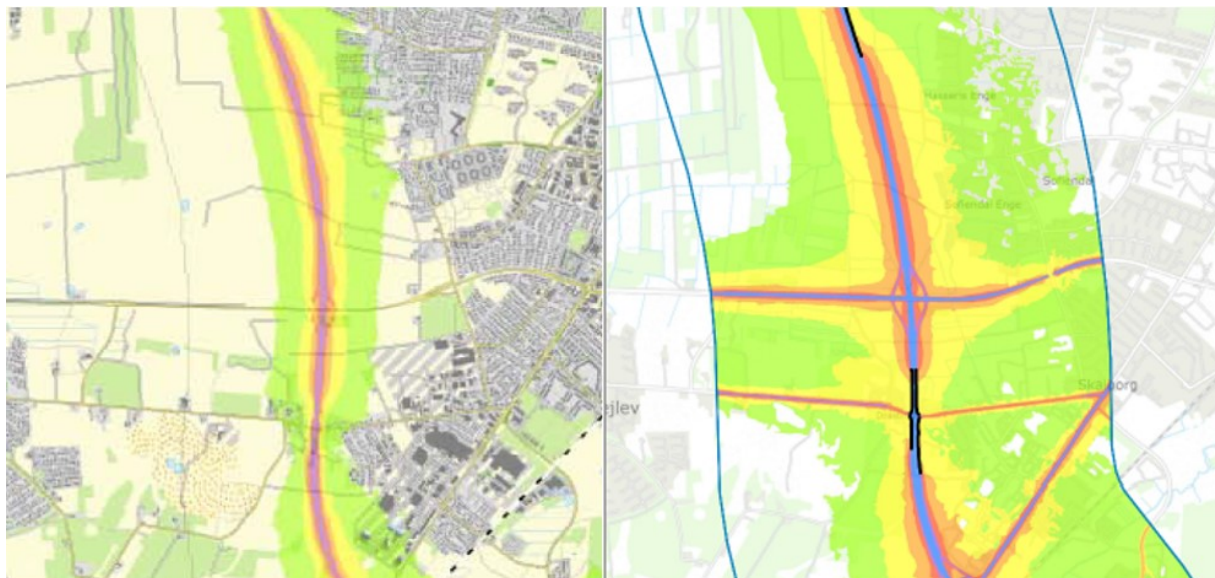


FIG 1

VVM 2011. Beslutningsgrundlag.

VVM 2023

Støjgenerne ved Lindholm viser nu i VVM-opdateringen fra 2023 helt unacceptable støjgener for første gang. Fx ved Lindholm Høje, samt i Hasseris, hvor den sundhedsskadelig støj nu viser sig at gå helt ind til Hasseris Gymnasium.

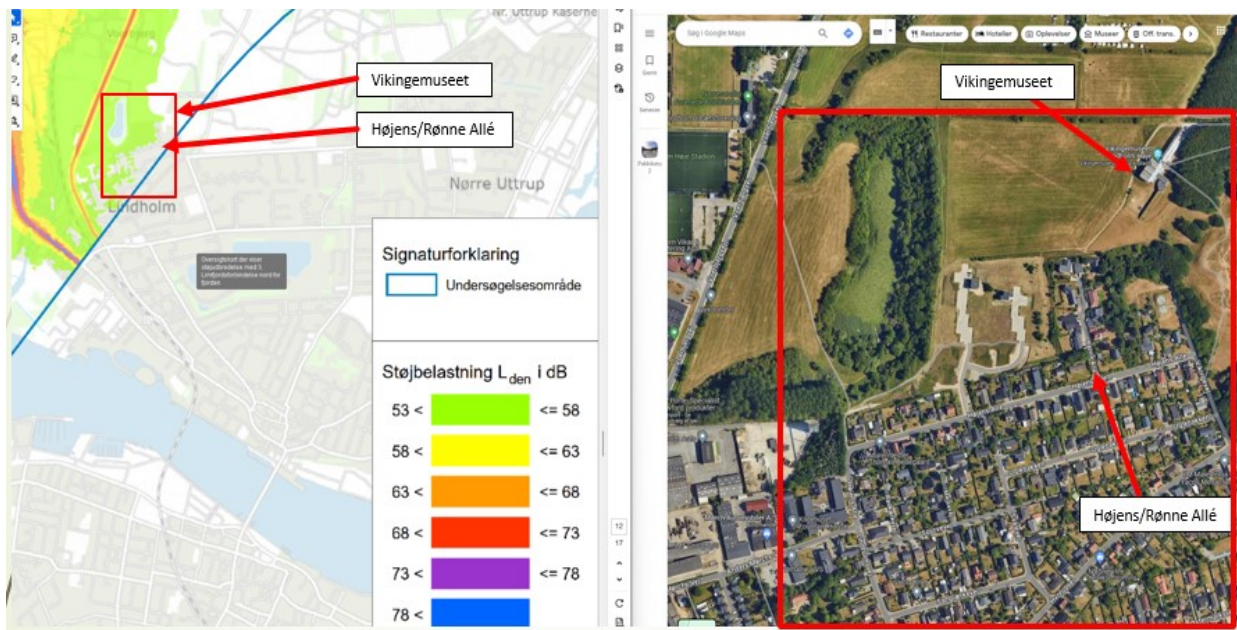


FIG 2

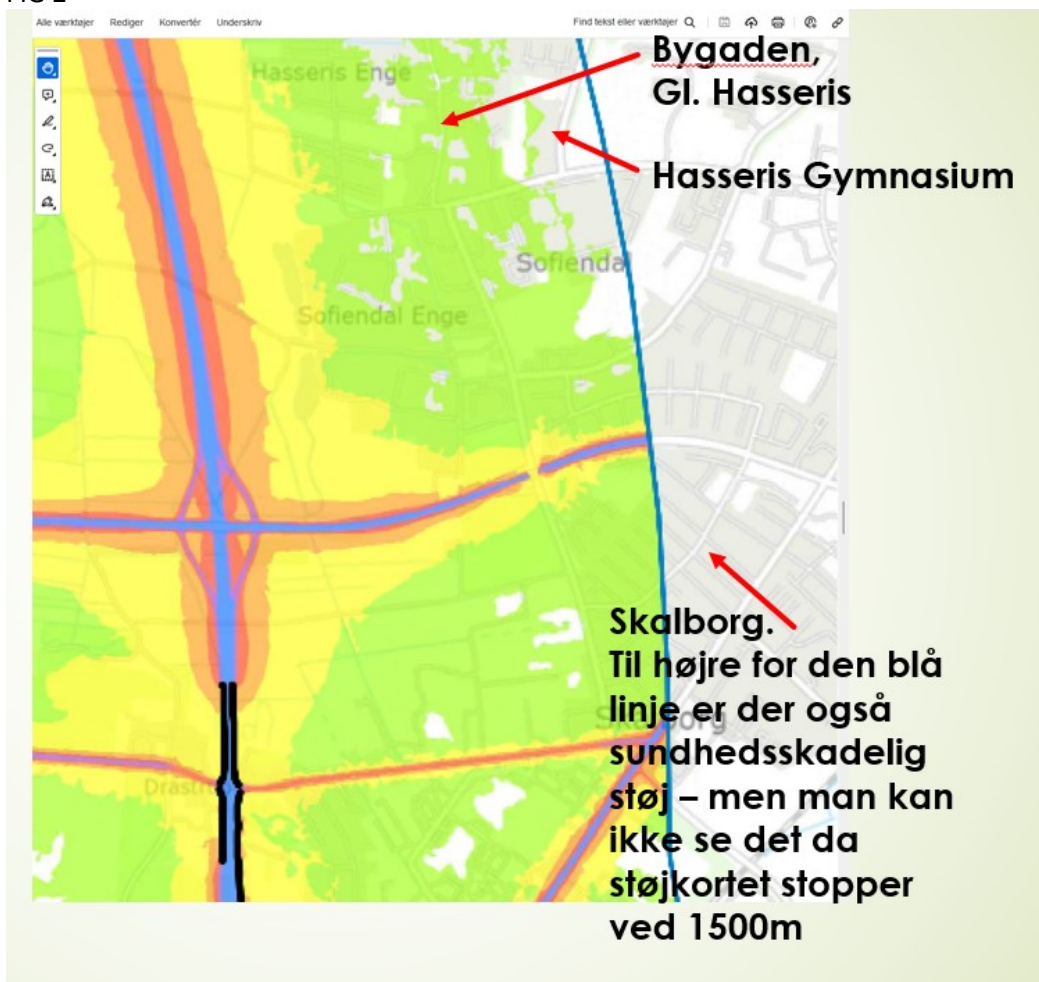
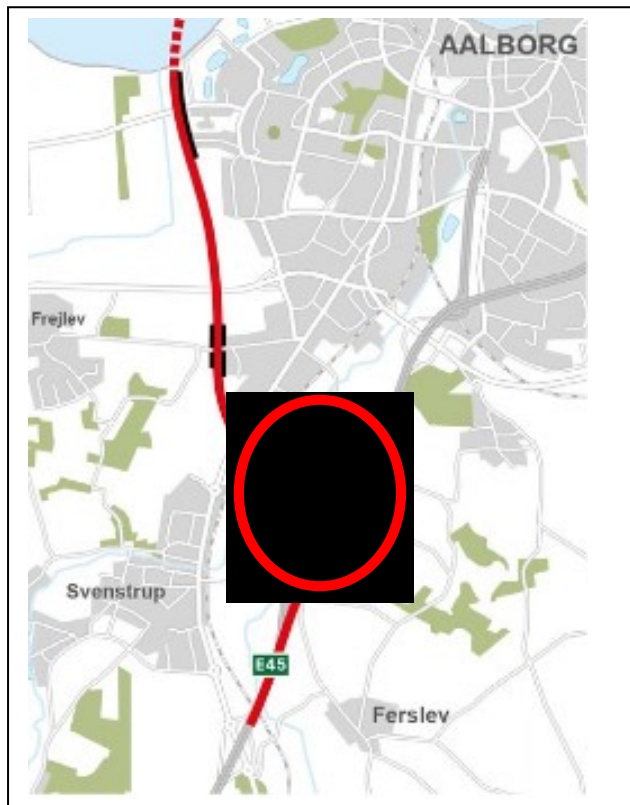


FIG 3



45% af projektets støjskærme placeres på eksisterende E45 ved Dall Villaby, som giver en markant støjreduktion.

Da dette ikke har indvirkning på støjgenerne langs Egholmlinjen, er det stærkt kritisabelt og vildledende, at denne reduktion fratrækkes i den samlede støjberegning (SBT) for Egholmlinjen.

Folketinget skal som minimum have retvisende støjberegninger

FIG 4

Folketinget bedes tage stilling til, om dette er et acceptabelt støjniveau.

Med de fremlagte nye støjkonsekvenszoner, kan den 3. Limfjordsforbindelse ikke gennemføres på forsvarlig og sundhedsmæssigt acceptabel vis.

Mvh. Kristian Røndrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Tolstrup (mariehoehltolstrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 00:28

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og hele det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er netop kendetegnet af byliv med kort adgang til natur og en pause fra byens larm. Til gavn for borgernes almindelige velbefindende.

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 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.

Det er uambitiøst for et land som Danmark, hvor forhold, der modarbejder stressreducering og borgernes trivsel ikke normalt siddes overhørige. Det er ikke bare uforståeligt, men meget meget kritisabelt, at man lukker øjnene for de åbenlyse konsekvenser en motorvej over Egholm vil have.

Det kan jeg ikke acceptere.

Marie Tolstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Ries (karsten.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg
Sendt: 10-01-2024 22:04

Hermed mit høringssvar til VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg.

Der er mange grunde til, at en motorvej i Egholmlinjen er et forældet og dårligt projekt. En af dem er den støjpåvirkning, som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Linjeføringen er placeret alt for tæt på de eksisterende boligområder, hvilket er uacceptabelt i sig selv samtidig med, at støjpåvirkningen vil ramme de boligområder, som man forventer vil komme i fremtiden. Den vestlige del af Aalborg vil blive et boligområde med en motorvej igennem, ligesom man har skabt i Aalborg bydelen Gug. Man burde være blevet klogere i 2024 og undgå dette for de kommende generationer. Det er uacceptabelt at støtte et motorvejsprojekt, der ikke engang følger WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.

I VVM-undersøgelsen anvendes kritisabelt 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.

Jeg håber mit svar vil blive taget alvorligt.

Venlig hilsen

Karsten Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
DK-9000 Aalborg
E: karsten.ries@gmail.com
M: +45 2559 0840

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:13

Nej til **Egholmmotorvej** – Støj

Aalborg er den mest støjbelastede by i Danmark, og så vil man klemme byen inde mellem 2 motorveje. Man vil føre en motorvej tæt på bebyggelse i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, der er bygget i perioden efter 2011, hvor man fik ideen til en motorvej vest om Aalborg.

Aalborg har allerede i dag flest boliger, hvor man oplever vejstøj, der er over EU's tilladte grænseværdier.

Motorvejen projekteres efter en støjgrænse på maksimalt 58 dB i de tilstødende boligområder. Det er 5 dB over den grænse på 53 dB, som WHO anbefaler. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpe stor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig.

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

Det betyder, at store områder, ikke "bare" Sofiendal og Hasseris Enge, men nu helt op til Hasseris Gymnasium er blandt de helt centrale områder i Aalborg, der kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj jf. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt.

Det er ikke acceptabelt, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Det er negativt for folkesundheden.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: stig Lorentsen (stiglorentsen6@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeriet om støjreduktion på Amagermotorvejen
Sendt: 10-01-2024 19:30

Til Transportministeriet

Vi kan forstå, at der med de støjværn, der er lagt op til i lovforslaget, vurderes at blive en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8000 støjbelastede boliger.

Vi finder det respektløst at ignorere Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport vel vidende, at støj er forurening, som skader menneskers helbred og truer deres liv. Andre steder i samfundet bruges store ressourcer på at bekæmpe forurening til gavn for miljø og mennesker.

Der findes mange tekniske løsninger til bekæmpe støj, så trafik og mennesker kan eksistere sammen. Der skal blot foretages prioritering, som tilgodeser hensynet til de mennesker, der bor ved vejen.

Vi ser frem til at miljøet respekteres.

Med venlig hilsen
Tina og Stig Albæk Lorentsen
Hvidovre Strandvej 27
2650 Hvidovre
Tlf. 21713874

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: knudsuhr@bbnpost.dk (knudsuhr@bbnpost.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 19:16

Høringssvar: "Supplerende høring ifm. Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse", december 2023"

Støjvurderinger

Egholmforbindelsen vil medføre, at ekstra over 20.000 mennesker i Nørresundby/Aalborg bliver udsat for sundhedsskadelig støj. Det kan undgås ved at udvide kapaciteten på E45 vha et parallelrør med tre spor og forbedre tilslutningsanlæggene. En væsentlig billigere løsning, der så giver økonomisk mulighed for at støjafskærme den nødvendig strækning af E45 syd for tunnelen ganske effektivt.

Vejdirektoratets støjberegninger viser kun støj som midlet døgn-niveau. Støjniveauet vil være væsentligt større på hverdage i myldretiden. Desuden tager Vejdirektoratets beregninger kun i al for ringe grad hensyn til den fremherskende vindretning i området. De overvejende vestlige vinde, vil resultere i at støjniveauet ofte vil være noget højere ind mod Nørresundbys vestlige del samt Vestbyen og Hasseris på Aalborgsiden.

Der er kun på en kortere strækning projekteret med støjskærm langs Egholmlinjen, og kun på Aalborgsiden, vest for Hasseris.

Med venlig hilsen

Knud Suhr

Ellebæk 6

Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Støj og boligområder
Sendt: 10-01-2024 19:05
Bilag: Støj og boligområder.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Støj og boligområder

Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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.

Støj og boligområder

Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. 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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:02
Bilag: Støj Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema støj.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Øget støjbelastning af Danmarks i forvejen mest støjbelastede by pga et ULOVLIGT motorvejsprojekt, hvor alternativer ikke er undersøgt* og som derfor IKKE er samfunds nødvendigt*. Derfor gør jeg indsigelse mod projektet og anlægsloven.

I Aalborg er 67% af befolkningen udsat for sundhedsskadelig støj; ingen by i Tyskland er på samme niveau. Og mens vejstøjen i Tyskland falder, stiger den i DK, hvor ca. 800 årligt dør for tidligt af vejstøjsrelaterede sygdomme, hvilket koster samfundet ca 44 mia.

Med yderligere en motorvej gennem den mest stille del af Aalborg og Nrs.by vil ca. 26.000 flere rammes af sundhedsskadelig vejstøj.

Tilmed forstærkes støjen fra en Egholm-motorvej dels pga en herskende vestenvind 2/3 af året og dels fordi terrænet øst for motorvejen er stigende, hvilket forværrer udstrækningen af det støjplagede område, da støj ruller op ad bakke.

Støjen vil påvirke langt større områder end VDs forældede beregningsmetoder viser.

Høje støjskærme vil på visse steder formindske støjen for de nærmeste beboere, men det er kendt at det ikke hjælper for beboelse lidt længere væk, hvor der tilmed kan opstå uforudseelige støjlommer. Nye udstykninger i Sofiendals enge syd for fjorden er allerede - med forventet åbningstrafik - beliggende i skadelig støjzone over 58dB.

De steder i syd i engene, hvor støjværn på 6m sættes op, bliver motorvejens synlige højde min. 9m, da vejen er beliggende på en 3m høj dæmning. På Egholm fortsat beliggende på en 3m høj dæmning, videre nord over fjorden på en 8m høj "lavbro" uden støjværn og op i 10m's højde gennem Nørresundby igen uden støjværn. Det bliver aldeles rædselsfuldt både støjmæssigt og visuelt at bo i Drastrup, Hasseris og Sofiendals enge, på Egholm og i den vestlige del af Nørresundby.

Alle os der bor ved fjorden, ved hvor meget lyde forstærkes over vand og igen vil vestenvinden forstærke støjen fra Egholm og fra "lavbroen" ind over vest- og midtvest delen af Aalborg.

Støjen vil også forværres fra den øgede bytrafik, som skal krydse gennem byernes i forvejen alt for små veje, hvis trafikanterne vil forsøge at benytte den anden motorvej ved trængsel.

Egholmmotorvejen nedbringer ikke støjen som påstået i VVM. Den spreder den i stedet ud over et meget større areal og over mange flere boliger.

Og at støjreduktion med støjværn på E45 trækkes fra for støjbelastningen på Egholm motorvejen er et yderst kreativt tiltag, men stærk kritisabelt og totalt misvisende. I flg. VD's fiktive beregninger nedbringes støjen på E45 derved til under 58dB i gennemsnit.

Støjstigningen - i de i dag ikke-støjramte områder - fra 0 til 58dB tæller slet ikke med, da støj fra 0-58dB i flg. dansk lovgivning påstås ikke at være sundhedsskadeligt.

Ej heller tæller støjstigningen til over 58dB med for de områder, hvor Aalborg kommune har lavet lokalplaner efter 2014. Da kommunen vidste, at en motorvej kunne komme, undlader staten at forholde sig til området, hvor kommunen har lokalplanlagt et boligområde uden at sikre, at det ikke blev ramt af sundhedsskadelig støj.

Ét er at kommunen har opført sig uansvarligt, noget andet og igen kreativt er, at den støj som er kendt, så ikke tæller med i VD's beregninger.

I flg. VD og dermed folketinget kan vi alle bo med 58dB som acceptabelt støjgennemsnit.

Denne lovgivning øger konstant støjforureningen i Danmark og medvirker til, at der træffes dårlige og kortsigtede beslutninger for samfundet.

Myndighederne bør lytte til eksperter i WHO og få indført en lavere støjgrænse for sundhedsskadelig støj på max 53dB.

Det er også **stærkt kritisabelt, at VD benytter misvisende støjberegningsmetoder, som gang på gang undervurderer det forventede omfang af støj.**

-Der bør i stedet benyttes moderne metoder, som andre lande anvender, hvor der undgås bias pga gennemsnitsbetragtninger over døgn og år og hvor støj i stedet udspecificeres for eksempelvis hverdage og for natten.

-Der bør også fremlægges støjberegninger, som viser fremtidig forventet støjbelastning ud over de første år, når trafikken stiger yderligere.

-Der bør ikke benyttes et landsgennemsnit for støj. I stedet bør beregningerne forholde sig til lokale forhold som vind, stigende terræn samt beliggenhed på dæmninger og broer.

-Hvordan kan samfundsberregninger for en motorvej være skruet sammen således at støj bliver en positiv samfundsøkonomisk faktor, fordi man simpelthen bare kan postulere, at den bliver under den (i forvejen alt for høje "støjgrænse") på 58dB over døgn/året?

Det er regulær vildledning af borgerne og af det politiske system.

Det er også yderst kritisabelt, at danske borgere gang på gang efterlades retsløse, når myndigheders beregninger om støjgener slår fejl og de sundhedsskadelige støjgrænser overskrides, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen eller pga trafikstigninger.

Støjbelastningen ved E45 gennem byerne skal i stedet nedbringes.

Det er decideret forkasteligt, at der på nuværende tidspunkt, hvor en anlægslov fremlægges, ikke er lavet en sammenlignelig VVM for ét ekstra vendbart rør ved E45 tunnellen (dvs i alt 9 spor), den nødvendige udvidelse af E45, omlægning af diverse uheldigt placerede bynære til-og frakørsler samt for hvad det vil koste at overdække E45 motorvejen gennem byerne med mulighed for at benytte områderne til f.eks rekreative områder, boligområder eller til solceller, som det gøres flere steder i Tyskland. Dette ville reelt nedbringe støjbelastningen af Aalborg og Nørresundby.

Støjen skal ikke spredes mere og de endnu støjfrie boligområder skal bevares.

Der skal ikke bygges flere støjende motorveje tæt på boligområder.

Hvis I politikere vedtager anlægsloven, så påfører I 26.000 flere borgere støj og I mindsker samtidig muligheden for i stedet at bruge pengene på at lave reelle støjdæmpende foranstaltninger, hvor støjen i forvejen er utilstedelig høj og sundhedsskadelig.

Og så godkender I også de yderst tvivlsomme og gammeldags regnemetoder, som ligger til grund for både VVM og Anlægslov.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af [Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#)

§20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".

Anlægsloven er et kreativt forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU's habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.

Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.

Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Støj fra motorvej
Sendt: 10-01-2024 18:55

Afsender

Navn: Jørgen Klit

Rolle: Borger

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92187

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: støj

Argumentation: En vestlig forbindelse over Limfjorden vil betyde store konsekvenser for rigtig mange indbyggere i både Aalborg og Lindholm/Nørresundby. I disse år tales der meget om, hvor skadelig trafikstøj er, og hvordan det påvirker menneskers liv og sundhed. Da vinden oftest kommer fra vest vil det betyde en stor belastning for indbyggerne, der kommer til at bo i nærheden af motorvejen og endda langt omkring denne. Da Aalborg Kommune i forvejen er en af de mest støjbelastede byer i Danmark, hvis ikke den mest støjplagede, er det en helt forkert vej at gå. Der findes alternativer, som vil betyde meget mindre påvirkning end den foreslåede.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Ulidelig støj, døgnet rundt, 365 dage årligt
Sendt: 10-01-2024 18:52

Afsender

Navn: Hanne Juul

Rolle: Borger

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-91497

Modtagelsesdato: 2024-01-02

Overskrift: påvirkning af miljø

Argumentation: Etablering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse som foreslået, vil få vidtrækkende konsekvenser for rigtig mange borgere, både nu og i al fremtid. Der vil være påvirkning af støj døgnet rundt, hvilket alle undersøgelser viser er skadeligt. Op til 58 db skulle være inden for "ikke skadeligt", men ved mange motorveje i Danmark er det allerede meget højere, op i nærheden af 80 db. Vi ved i dag, at der er op mod 500 borgere, der dør tidligere pga. støj fra trafik, som er den største støjforurener, der findes! Og selv om der etableres støjværn minimerer dette kun støjen op mod 10 db. Hvis det fortsat er 100 % tæt og slutter til ved jorden, hvilket man kan tvivle på at det vil kunne alle steder. Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Støjgener
Sendt: 10-01-2024 18:28

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. støjforurening.

Området ligger i vestenvindsbæltet med retninger nordvest og sydvest der vil føre ekstrem støj indover Aalborg og Nørresundby.

10.000 boliger udsættes for sundhedsskadeligt støj.

Mvh.

Annie Maria Petersen

Toftevej 9

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:40

Støjforurening stresser og mindsker livskvalitet

En motorvej over Egholm spærrer Aalborg inde af motorvej og øger støj- og luftforureningen.

En vestlig motorvej lægger en låg af støj over Aalborgs Vestby, Egholm og Nørresundby, ligesom det er boligområder, der får motorvejen tæt på i Mølholm og nybyggerierne i Hasseris Enge og Sofiendal Enge.

Det øger menneskers stressniveau at være udsat for støj døgnet rundt. Det er overflødigt at pålægge mennesker en sådan belastning, når der findes andre gode løsninger for en 3. limfjordsforbindelse, herunder at udvide den bestående tunnel.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anna villadsen (villadsenanna1@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse i forhold til støj
Sendt: 10-01-2024 15:29

Kære Minister

Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, da jeg mener at det vil medføre en kraftig støjforurening i store boligområder. Det gælder både ældre boligområder som fx Dall og Dall Villaby, men også boligområder byggemodnet og bebygget i de seneste 10-år som Sofiendal Enge og planlagte boligområder i vestlige del af Aalborg og Nørresundby. Det burde være ulovligt. Det er beskæmmende, uforståeligt og burde også være ulovligt at Aalborg Kommune med den ene hånd sælger grunde og godkender lokalplaner for nye beboelsesområder - og med den anden hånd ikke protesterer mod en vestlig motorvej der placeres op af disse, men ovenikøbet støtter en sådan. Jeg er imod en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen da støjen vil mindske den rekreative værdi i de bynære, vestlige områder, områder der er så vigtige for det mentale og fysisk helbred. 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 inddrager både disse fakta og denne viden og endelig begynder at se på og beregne foreslåede alternative løsninger af de trafikale problemer.

Med venlig hilsen

Anna Villadsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Støj og boligområder
Sendt: 10-01-2024 12:40

Høringssvar
Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Støj og boligområder

Den støjpåvirkning som motorvejen over Egholm vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby er uacceptabel. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paula Joanna Sobczak (paulajoannasobczak@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 09:03

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby.

Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at kommende infrastrukturplaner begynder at fremme andre transport kilder, end blot det ensidige fokus på bilernes fremkommelighed. Og slet ikke når fremkommeligheden ellers bliver begrænset, når der skæres i buslinjer landet over, mens priserne på tog bliver sat i vejret.

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, hvilket måske endnu er utilstrækkeligt, da sammensætning af trafikken på motorvejen har en højere andel tung trafik, og disse generelt er meget mere generende, også ved lavere decibel på 45.

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, for det er det ikke. Hvis I er i tvivl så prøv selv at færdes ved en motorvej i mere end 5 min, og se om I ikke også mister forstanden på sigt.

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.

--

Med venlig hilsen

Paula

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:22

Støjforurening i Hasseris, Sofiendal, Aalborg Vest og det vestlige Nørresundby

Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

I VVM-undersøgelsen anvendes end ikke den nye viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag til VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016).

VVM-redegørelsen har heller ikke medtaget den fremherskende vestenvind som en faktor. Den planlagte støjskærm langs Egholmforbindelsen er således uden større effekt med vestenvinden som direkte "modstander". Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

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 19:45

Støjforurening i Hasseris, Sofiendal, Aalborg Vest og det vestlige Nørresundby

Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by.

I VVM-undersøgelsen anvendes end ikke den nye viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag til VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016).

VVM-redegørelsen har heller ikke medtaget den fremherskende vestenvind som en faktor. Den planlagte støjskærm langs Egholmforbindelsen er således uden større effekt med vestenvinden som direkte "modstander". Derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin A. Nørgaard (martin.n@dadlnet.dk)
Titel: Indsigelse mod den supplerende miljøkonsekvensvurdering ang. den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 18:29

Til Rette Vedkommende

Det er mig en gåde, at man i Danmarks mest støjplagede by, hvor 67% af befolkningen er generet af støj, vælger at planlægge en motorvej netop i det område langs Limfjorden hvor Aalborgenserne traditionelt søger hen når de vil bort fra støjen.

Egholms beboere og gæster, Marina Fjordparkens sejlere og beboere, og Vestre Fjordparks badegæster, beach-volley-spillere, roere, kajakroere, SUP'ere og rulleskøjteløbere vil blive udsat for konstant støj, netop når de mindst har brug for det, når de er taget ud for at rekreere sig.

Et forsigtigt skøn siger, at 500 - 800 danskere årligt dør for tidligt som følge af vejstøj.

Ca. 26.000 lokale beboere langs Egholm-linieføringen, vil blive plaget af støjen.

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm-motorvej mod vest gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der hvor Aalborg by aktuelt glider over i det åbne landskab, vil denne trafikale barriere, som en motorvej og høje støjværn vil udgøre; skæmme og frarøve Aalborgenserne udsigt og livsglæde.

I Ingeniøren den 24.11.23 kan man læse: Støjskærme kan reducere støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB. Til gengæld koster støjskærme 10.000 – 20.000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, som vil skæmme området.

Der er imidlertid to gode alternativer ved E45: Et ekstra tunnelrør med vendbare baner, og en citytunnel.

Med venlig hilsen

Martin A. Nørgaard
Magnoliavej 11
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Mette Aagaard (petaagaard53@gmail.com)
Titel: Høringssvar . Jeg er modstander af Egholm motorvej
Sendt: 09-01-2024 14:33

Vores by Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark. Hvis I modsætter jer flertallet af Aalborgs beboere og alligevel bygger motorvejen over Egholm, bliver Aalborg en af de mest støjbelastede byer i Europa.

Mange borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 DB.

Dette er ikke nødvendigt ,da vi ved at der er findes en alternativ løsning. Nemlig det østlige Ekstra rør- med vendbare baner og eller Citytunnel .

Dette skal selvfølgelig undersøges før alt andet går igang.

Husk støj dræber.

Med venlig hilsen

Anne-Mette Aagaard

Solkrogen 4

9000 Aalborg

Mobil 26803794

Til: arp@trm.dk (), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ove Ax (oax@gvdnet.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om an-læg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 11:28
Bilag: Indsigelse.pdf;

Hørings svar på ovennævnte.

Med venlig hilsen
Else & Ove Ax
Klokkevej 35, Dall Villaby
9230 Svenstrup

tlf. 9838 1969 - 23 31 96 83

[Klik her for at læse mere.](#)

Indsigelse i forbindelse med

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

Vi har i den sydlige del af Dall Villaby i mange år været plaget af støjgener fra Motorvejen E45, disse gener kunne imødegås af en støjdemper af den nuværende motorvej fra syd enden af Dall Villaby hen til Dall (Opr. den gamle landsby Dall).

Med planerne om en vestlig forbindelse forværres disse støjgener væsentligt idet bebyggelsen i Dall Villaby vil blive omkranset af støj fra både øst og vest/sydvest.

Den nye vest forbindelse føres over Østerå området på en vejbro (betonsøjler) der hæves over Østerå niveau så støjen spredes endnu mere.

Hvis vi skal undgå et støjhelvede kræver dette projekt en masse støjværn.

Vore boliger som bliver meget generede af støj vil sikkert også tabe værdi.

Området er en naturperle, hvor vi går mange ture, vi nyder det og stresser af og på den måde forbliver sunde og ikke bliver en belastning for vores sundhedssystem.

Det er ikke særlig klogt at placere den nye vest forbindelse så tæt på beboelse, den burde flyttes længere mod vest og mod syd.

Med venlig hilsen

Else og Ove Ax (Mobil 2331 9683)

Klokkevej 35, Dall Villaby

9230 Svenstrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Egholm motorvejen- Jeg er imod den vestlige linieføring
Sendt: 08-01-2024 18:10

Støj og Boligområder

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, 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.

Venlig Hilsen

Per Bang

pbang ++
People Search & Selection

NOVI Science Park
Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst
Tlf. + 45 22 23 80 00
www.pbang.dk - per@pbang.dk
Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 16:21
Bilag: Støj.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægsloven for en Egholmmotorvej. Jeg vil gerne bede om bekræftelse for modtagelse.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 08.01.24

Høringssvar, Anlægslov - Egholmmotorvej

I Danmark dør 200 - 500 mennesker hvert år for tidligt pga hjertesygdomme, som følge af vejstøj.

7500 høringssvar handlede for to år siden i overvejende grad om klager over kommende støj ved anlæg af en ny motorvej vest om Aalborg over Egholm.

I mange høringssvar blev der dengang efterlyst mere afskærmning mod støj langs motorvejen end den planlagte afskærmning på 2,9 km på Egholmlinjen.

Og især ved strækningen Hasseris og Sofiendal enge, hvor der i de seneste år er opført mange nye boliger alt tæt på motorvejstracéet.

På baggrund af de massive reaktioner fra borgerne anbefalede Vejdirektoratet dengang at supplere projektet med en ca. 2,5 km støjskærm fra Ny Nibevej op til den allerede planlagte støjskærm ved Nørholmsvej.

Skærm barberet væk

Imidlertid er den indstilling nu forsvundet ud af den nye VVM 2023.

I den miljøvurderingsrapport (VVM 2023) er strækning med støjskærm nu halveret.

I Rapporten er der angivet 1,5 km støjskræm ved Nørreholmsvej, 1,4 km skærm ved Drastrup og 2,4 km skærm ved Dall-Dall Villaby.

Til gengæld har myndighederne anvendt 45% af de samlede støjskærme til at reducere støjen på E45 ved Dall Villaby, der er hårdt belastet med vejstøj i forvejen.

Denne støjreduktion har man så trukket fra i den samlede støjberegning for hele Egholmlinjen.

Men den på papiret fine beregning hjælper ikke borgerne langs Egholmlinjen.

Effekten hjælper borgerne ved Egholmlinjen lige så meget, som sætter man en støjskærm op i Høje Tåstrup.

Støj bliver sundsskadeligt, når den overskrider 53 db. Dermed bliver 26.000 borgere vest for Aalborg med sikkerhed ramt af sundhedsskadelig støj på de fleste hverdage.

Områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseris Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseris, Øst for Bygaden i Gl. Hasseris og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport.

I Danmark dør 200 - 500 mennesker hvert år for tidligt pga hjertesygdomme, som følge af vejstøj. Det hjælper ikke de borgere, som bor tæt på en Egholmmotorvej, at nogle andre borgere mod øst bliver aflastet for støj.

Derfor bør en Egholmmotorvej droppes.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Støj - misvisende beregning
Sendt: 08-01-2024 16:02
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj misvisende beregning.pdf;

Fra Ingrid Høg

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Hvis den planlagte motorvej i Egholmlinien bliver en realitet, må man forvente temmelig mange og mega voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen. Der vil dermed være rigtig mange, der bliver udsat for monoton og sundhedsskadelig motorvejsstøj.**

Der er lagt an til et monster af en motorvej, der indkapsler Aalborg **mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke almindelig kendt, at vejen kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.

Motorvejen kommer til at løbe meget tæt forbi børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Nogle steder planlægger man at sætte 10 meter høje støjskærme op. Hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, dog komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, vil støjskærmen nå op i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ?? Køn erstatning for udsigt over engene !

Desuden kommer vejen kommer også op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup.

Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

Man forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO's anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinien har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han”.

Sådanne fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring”.

Derfor bør dette projekt gennemarbejdes yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg

Stationsvej 81B

Biersted

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: iro@mail.com
Sendt: 08-01-2024 15:53
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj ommer.pdf;

Fra Inger Rubæk Olsen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Skulle den planlagte motorvej i Egholmlinien blive en realitet, må man forvente temmelig mange og mega voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen. Der vil dermed være rigtig mange, der bliver udsat for monoton og sundhedsskadelig motorvejsstøj.**

Der er lagt an til et monster af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kopslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt kendt, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.

Motorvejen kommer til at løbe meget tæt forbi børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Nogle steder planlægger man at sætte støjskærme op. Hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, dog komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??

Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup. - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Sådan lyder det i hvert fald ikke, når man taler med folk, der kunne blive berørte.

Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

Man forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO's anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor bør dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer. Det er en ommer.

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Undervurderet støj
Sendt: 08-01-2024 15:39
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj.docx;

Afs. Ulla Pedersen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Bliver den planlagte motorvej i Egholmlinien en realitet, må man forudse temmelig mange og voldsomme **Støjgener, der vil strække sig i en korridor langs fjorden, langt ind mod byen.**

Der er lagt an til et monstros af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kopslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest.

Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Nogle steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??

Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg, samt i Lindholm hen over jernbaneviadukten på Thistedvej, og igen ved Hvorup. - det er beboerne der vist ikke helt klar over.

Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener.**

Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer også **støjgener i anlægsfasen.** Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

Man forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO's anbefalinger, men man forholder sig kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man bevidst forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinjen har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk (citat):

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han”.

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring”.

Derfor må dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Svarer (annekarlsmose@gmail.com)
Titel: Egholm-motorvej
Sendt: 08-01-2024 15:35

Høringssvar Støj

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

Jeg finder det uacceptabelt, at man bilder folk i Aalborg ind, at en motorvej i Egholmlinjen nedbringer støjen, når det helt åbenlyst er forkert. Den forøger støjen. Det er et forkert 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. Hellere en parallel tunnel i forbindelse med den eksisterende.

Venlig hilsen

Anne Pia K. Svarer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord støj
Sendt: 08-01-2024 15:25
Bilag: høringssvar 3. limfjord - støj ej belyst ordentligt.pdf;

Vedlagt mit høringssvar

Mvh Mona Elisabeth Pedersen

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse over Egholm - Støj

Bliver den planlagte motorvej i Egholmlinien en realitet, forudser jeg temmelig mange **Støjgener**.

Der er lagt an til et monstros af en motorvej. Ikke alene bliver **Aalborg kopslet ind mellem 2 motorveje**, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt fx over Hasseris Enge.

Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for sundhedsskadelig motorvejsstøj.

Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over engene vil motorvejen, i lighed med hen over Limfjorden, komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Der hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at få sådan en lige foran sine vinduer ??

Desuden kommer vejen kommer op i ca. 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er beboerne der vist ikke helt klar over. Desuden igen op i højden hen over viadukten ved Luft-havnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke tales særligt højt om offentligt. Det vil give **særdeles kraftige støjgener**.

Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning. I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer **støjgener i anlægsfasen**. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser. Heller ikke her er der lavet supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen.

Man forholder sig i VVM ikke til konsekvenserne af støj (hvilke må forventes at være betydelige), jf WHO's anbefalinger, men kun til miljøstyrelsens udmeldinger, ligesom man ikke forholder sig til alternative linjeføringer, med mindre støjbelastning. Det synes som om man forsøger at nedtone konsekvenserne.

Borgerbevægelsen imod en motorvej i Egholmlinien har beregnet, at støjgeneren bliver betydeligt større, end angivet i VVM. Regnemetoderne er forskellige, idet VVM kun angiver gennemsnitsbelastning, jf. nedenstående citat fra BB' hjemmesiden nejtilegolmmotorvej.dk :

“Transportminister nægter at anerkende moderne regnemetoder, der kan forudsige massive kommende støjgener ved anlæg af nye veje.

Med transportministeren i ryggen fastholder Vejdirektoratet at bruge metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm, som er misvisende og undervurderer omfanget af støj.

- Og det til trods for de uacceptable erfaringer man allerede har gjort i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, siger Henrik Sakstrup, talsmand i Borgerbevægelsen og ekspert i støj.

I sit svar til Borgerbevægelsen fra juni i år fastholder Vejdirektoratet, at vejstøj i EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) ikke kan sammenlignes mellem de enkelte lande.

- Vejdirektoratet kan ikke dokumentere påstanden, og det slører det faktum, at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den derimod er markant faldende i fx Tyskland, siger Henrik Sakstrup.

Han forklarer, at »Bilernes land« Tyskland, der med sine 83 mio. indbyggere og en befolkningstæthed, der er dobbelt så stor som i Danmark på 5 år, har haft succes med at dæmpe vejstøj på de tyske veje med 17 procent. Hvorimod vejstøj i Danmark i samme periode er steget 17%.

- Ingen andre fagfolk eller eksperter i støj, som Borgerbevægelsen har været i kontakt med, er enig i Vejdirektoratets opfattelse.

- Det betyder, at det kan se ud som om, at Vejdirektoratet vildleder borgerne og det politiske system, pointerer Henrik Sakstrup.

Ønsker ikke at dokumentere

I sit svar til Borgerbevægelsen fastholder Vejdirektoratet imidlertid at bruge de nuværende støjberegningsmetoder uden at svare på, hvorfor de vil undgå de moderne metoder, som andre lande anvender.

- Fx svarer Vejdirektoratet ikke på, hvorfor de ikke vil fremlægge støjberegninger, der viser hvor meget vejen kommer til at støje på et senere tidspunkt. Det er et yderst relevant spørgsmål, siger Henrik Sakstrup.

Vejdirektoratet svarer heller ikke på, hvordan borgere er sikret mod at blive støjbelastet, hvis deres beboelse havner op ad en motorvej med en for høj støjkonsekvenszone.”

Retsløse borgere

Borgerbevægelsen har tidligere advaret om, at danske borgere er efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl.

Det skyldes, at den planlov, der skal beskytte landets natur, menneskets livsvilkår og dyre- og planteliv slet ikke tager højde for vejstøj, der overskrider grænseværdier, der endda kun er vejledende.

- Ny vejstøj fra motorveje er helt ureguleret i Planloven.

- I forhold til gældende lovgivning er borgerne nemlig slet ikke sikret, hvis deres beboelse bliver belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken viser sig at overstige trafikprognosen, siger Henrik Sakstrup, hvilket han kalder særdeles relevant for den politiske proces.

- Præcis dette er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden, siger han og tilføjer, at politikerne heller ikke vil indføre den anbefalede lavere støjgrænse på 52 dB Lden, som Miljøstyrelsen ellers anbefaler.

Det betyder, at med anlæg af en motorvej over Egholm accepterer myndighederne umiddelbart, at 26.000 beboere i Aalborg bliver belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året.

- Borgerne kan ikke gøre noget ved det, og politikerne vil heller ikke lovgive om, at de vejledende støjgrænser ikke kan overskrides.

- På den måde er myndighederne heller ikke forpligtet til at reducere støjen, hvis grænseværdierne overskrides, pointerer Henrik Sakstrup.

Endelig anstrenger myndighederne sig heller ikke synderligt i deres oplysningsarbejde, mener Henrik Sakstrup og efterlyser, at motorvejen over Egholm bliver visualiseret fra boligområdets synsvinkel.

- På den måde vil den foreslåede støjskærm i 4 kilometers længde og i 9-11 meters højde over terræn syd for Limfjorden, nok give borgere noget af et indtryk.

- Ligesom borgerne vil få et konkret blik på de reelle konsekvenser af de politiske beslutninger, pointerer han".

Den slags fordrejninger og forvridninger af, hvad borgerne reelt bliver mødt med, kan godt give anledning til bekymring".

Derfor må dette projekt belyses yderligere med bedre regnemetoder og angivelse af alternativer.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg bakke 48, 4, Lejl.5

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lars Erik Larsen (larseriklarsen@outlook.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om anlæg af motorvej over Egholm
Sendt: 08-01-2024 15:05

Til Transportministeriet

-

Høringssvar ang. forslag til lov om anlæg af motorvej i Lindholmlinjen.

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg kan ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er væsentligt støjforurenede på nuværende tidspunkt, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. I VVM-undersøgelsen anvendes besynderligt nok ikke engang den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som Vejdirektoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", (rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. VVM-redegørelsen har ikke medtaget den i landsdelen fremherskende vestenvind som en faktor og desuden tages der ikke højde for, at støj forplanter sig endog meget lang hen over vand - og derfor vil Egholmlinjens placering umiddelbart vest for store boligområder give endnu større støjgener end det fremgår af VVM-redegørelsen. Jeg finder det helt 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 ved massiv støjdæmpning ved E45 og evt. overdække den. Der skal ikke etableres endnu en støjforureningszone med en motorvej i Egholmlinjen.

Mvh

Lars Erik Larsen
Skrænten 1
Lindholm
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: morten-skipper@email.dk (morten-skipper@email.dk)
Titel: Høringssvar - 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 08-01-2024 14:41

Til Transportministeriet

Jeg er som husejer i Hasseris Enge særdeles bekymret for de kommende støjgener ved en kommende 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Efter min opfattelse placeres motorvejen alt for tæt på eksisterende boligområder syd for fjorden og med kun en minimal støjsikring. Motorvejen burde placeres længere ude, så den ikke kommer til gene for beboere i området. Jeg er bekymret for, at de gennemførte støjberegninger ikke viser det sande billede af, hvordan støjpåvirkningen bliver i områderne omkring en kommende 3. limfjordsforbindelse. Der er ikke foretaget specifikke støjberegninger i forhold til spidsbelastningsperioder. I stedet er der anvendt en gennemsnitlig beregningsmetode, hvor weekender, ferier og nat med lavbelastning også er talt ligeligt med. Den valgte beregningsmetode giver efter min opfattelse ikke det sande billede af støjpåvirkningen for beboere i områderne. Derfor bør lovforslaget efter min opfattelse omfatte en beregning af støjbelastningen på spidsbelastningsperioder, som man kan behandle loven og træffe beslutning på et oplyst grundlag. Jeg håber virkelig, at udfordringerne med støj bliver taget seriøst, og at der både fra politikere og Transportministeriet/Vejdirektoratet bliver tænkt i støjbekæmpelse i form enten omlægning af linjeføringen, eller ved etablering af tilstrækkelige volde og hegn til begrænsning af støjgener fra motorvejen.

Vh
Morten Christensen
K.E. Færgemanns Vej 12
9000 Aalborg
Tlf. 22914228

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvejen-støj
Sendt: 07-01-2024 21:34

Motorvejs indsigelse 07-01-2024.

Støj- og partikelforurening: 26.000 personer får stærkt nedsat livskvalitet, og det vil kræve øgede sundheds resurser. Området mod en Vest motorvej over Hasseris Enge er uden skov, ikke engang nyplantninger med nåletræer, og vestenvinden blæser det meste af tiden og bærer lyden og partikelforureningen direkte til os naboer. "Opdaterede Støjberegninger", der er grundigere end i 2021, forholder sig ikke til den oplevede støj. Den anførte lavere støj i resten af Aalborg, der er den kommune i Danmark med den højeste støjbelastning, opleves som green-washing. Brugen af Miljøstyrelsens gennemsnitstøj på 58 db og ikke WHO's 53 db grænse opleves som mere end en fordobling af lydtrykket og er stærkt kritisabel, jvf Silkeborg skandalen. En gennemsnitsstøj består af en meget høj dag støj, der fortyndes med den langt lavere aften og nat støj. Den er alt for indgribende for det liv, der leves her - såvel for børn som for voksne. Så Nej Tak! Ikke nogen vestlig motorvej.

Med venlig hilsen
Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Miljø/støj.
Sendt: 07-01-2024 19:36

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En motorvej i Egholmlinjen vil utvetydigt medføre betydelige og sundhedsskadelige støjgener for et meget stort antal borgere (mindst 26.000), primært i Hasseris og Lindholm, og det er på ingen måde tiltalende at forestille sig en stor del af Aalborg by indrammet af motorvej hele vejen rundt.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Winnie Hjorth (whjor@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvejen - STØJ
Sendt: 07-01-2024 19:07

Aalborg 7.januar 2024

Til Transportministeriet

Undertegnede er modstander af Egholmmotorvejen, af mange forskellige grunde .

STØJ : Aalborg er allerede Danmarks mest støjplagede by, derfor er det helt uansvarligt at lukke byen inde imellem to motorveje .

Endnu en bynær motorvej i vest betyder en kæmpe stor belastning for borgerne, der vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, både

i hjemmet og i omgivelserne. Det er påvist at støj øger risikoen for mange forskellige lidelser .

Med den fremherskende vestenvind vil støjen føres vidt omkring, i Mølholm, midtbyen, Hasseris, og i områder i Nørresundby mv..

Desuden vil den øgede trafik i øst-vestlig og vest-østlig retning medføre stor trængsel på de ret smalle veje i Vestbyen, Hasseris,

og Mølholm, med deraf følgende ekstra trafikstøj .

Drop Egholmmotorvejen, og få undersøgt de andre alternativer, f.eks. et ekstra tunnelrør og en citytunnel, som andre eksperter

har foreslået. Disse alternativer vil være meget billigere, aflaste trafikken i meget større grad, - og vil ikke være så indgribende

og ødelæggende på alle parametre .

N.B. Jeg vil gerne have bekræftelse på, at min mail er modtaget.

Med venlig hilsen

Winnie Hjorth

Kappavej 7, 9000 Aalborg

Mail : whjor@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Hanne Larsen (hannelarsen22@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 07-01-2024 16:49

Jeg har Forsøgt at vedlægge en video - lydfil som kan vise jeg mit mareridt.

Det er en video taget i sommers, fra mit vindue som vender væk fra motorvejen, det vil sige at det vender lige overmod den nye påtænkte motorvej.

Det bliver umenneskeligt at bo her, med 7 familiers soverum på førstesal, der er intet til at stoppe støjen.

Vi er langt over de tilladte DB på Klokkevej 2 (a,b,c,d,e,f,g) (7 boliger/rækkehuse).
Klokkevej 2, 9230 Svenstrup J.

Mobil 25751016

Hanne og Anders Larsen

Jeg har lagt videoen op i DallVillabys fælles gruppe, der kan I gå ind og se/høre den.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ivalo Rasmussen (ivalorasmussen@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 07-01-2024 04:50

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

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

Vh. Ivalo Rasmussen
Enggården 35
9520 Skørping.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Krantz Simonsen (sks@bording.dk)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 04-01-2024 10:41

Til rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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.

Med venlig hilsen / Best Regards

Søren Krantz Simonsen
Skrædergyden 26
9000 Aalborg

D: +45 41 24 29 23

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Zenia Sofia Munk (zeniasofiamunk@gmail.com)
Titel: Motorvej over Egholm - høringssvar
Sendt: 04-01-2024 10:12

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

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

Mvh

Zenia Sofia Munk

Næssundvej 186,

9220 Aalborg Ø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 03-01-2024 19:41

Hej Anders, Venligst send kvittering for modtaget mail.

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 sundhedsskadelig 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 ovenfor, 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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: Bent Lyndgård (BentLyndgaard@hotmail.com)
Titel: Høringssvar - 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 03-01-2024 14:59

Støj.

Jeg er skrækslagen ved tanken om den støj om den påtænkte motorvej vil medføre, det er så ødelæggende for mange tusinde ålborgensere – tallet 26.000 har været nævnt.

Vejdirektoratet arbejder åbenbart med en grænseværdi på 58 db, som er langt over EU's grænseværdi på 53 db.

Det er veldokumenteret, at støj bidrager til stres, nedsat livskvalitet, sygdom og dermed til en tidligere død for nogle af os støjplagede mennesker.

Få aflyst den skrækkelige motorvej, udvid med et ekstra vendbar rør og brug de sparede 4.000.000.000 på at støjdampe østforbindelsen.

Med venlig hilsen

Bent Lyndgård
Tlf. 21584967

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)

Titel: Indsigelse i mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Sundhedsskadelig støj

Sendt: 02-01-2024 23:05

Jeg er i mod en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. De støjgener en motorvej vil give overstiger WHO's anbefalinger om en støjgrænse på max. 53 dB. Man opererer i projektet med en gennemsnitsbetragtning på 58 dB - man vælger altså med åbne øjne at negligerer WHO's anbefalinger. Dette er i sig selv ikke i orden! Værre bliver det, når man opdager, at de 58 dB fremkommer som et gennemsnit over et helt døgn. Dvs. at vi som borgere kan forvente støjgener i spidsbelastningstidspunkterne, der ligger langt over de 58 dB, fordi nattetimerne, hvor trafikbelastningen er lavest, regnes med i gennemsnittet. Det er utilstedeligt på denne måde at narre borgerne til at tro, at støjgenerne er minimale. Her oven i kommer det faktum, at støjværnene nu er fjernet fra projekteringen. Jeg vil ikke finde mig i at myndighederne påtvinger mig og 26000 andre Aalborgensere sundhedsskadelig støj over WHO's anbefaling på max. 53 dB. Derfor skal dette projekt begraves straks.

Med venlig hilsen

Liselotte Kirk

Mølle Alle 4

9000 Aalborg

Tlf.: 25676514

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: William Christensen (wid.christensen@gmail.com)
Titel: Fwd: 3.Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
Sendt: 02-01-2024 18:47
Bilag: Høringssvar støj 2024.docx;

----- Forwarded message -----

Fra: Karen Christensen <kakichristensen27@gmail.com>
Date: tir. d. 2. jan. 2024 6.14 PM
Subject: 3.Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
To: William Christensen <wid.christensen@gmail.com>

3. Limfjordsforbindelse Høringssvar vdr. støj 2024
vedhæftet som docx fil

Jeg ønsker tilbagemelding om at denne mail er modtaget.

Jeg ønsker ligeledes tilbagemelding om at den vedhæftede
fil kan åbnes.

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. Modsæt 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), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 17:01

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

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 støjdæmpning 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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 16:41

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: Høring 3. Limfjordsforbindelse - støjforurening
Sendt: 02-01-2024 16:03

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

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 uacceptabel og derfor bør det foreliggende lovforslag IKKE vedtages.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse mod manglende støjafskærmning
Sendt: 02-01-2024 14:42
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende støjafskærmning.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende støjafskærmning:

Jeg vil gerne have kvalificeret begrundelse for og dokumentation på de ændringer og/eller nye foranstaltninger, som har medvirket til at tidligere planlagte støjskærm fra Ny Nibevej til Nørholmsvej nu er fjernet?

- Vejdirektoratets tidligere anbefaling om at tilføje en cirka 2,5 kilometer lang støjskærm fra Ny Nibevej til den allerede planlagte støjskærm ved Nørholmsvej. Hvad har ændret sig støjmæssigt, siden den ikke længere er nødvendigt. Den var nødvendig i tidligere VVM da støjniveauet vil overstige de sundhedsfarlige 53 decibel. Hvad er argumentationen og hvor er dokumentationer for at støjniveauet ikke længere overstiger de sundhedsfarlige 53 decibel. Beregninger og dokumentation må fremføres for en fjernelse af støjskærme ellers må støjskærme, der kan reducere støjniveauet til under de tilladte 53 decibel etableres og tilbage i projektet?

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for, hvordan og hvorfor VVM og støjniveauet lever op til dansk-lovgivningen på området.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:20

Støjgener

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenede, også skal forurenede med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må jeg kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølgelighed 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.

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse. Støjgener
Sendt: 01-01-2024 11:47

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.

Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

Støjgener ved en vestlig motorvejsføring over Egholm

Aalborg bliver kapslet ind mellem 2 motorveje, med deraf følgende støjgener. Det er ikke særligt oplyst, at vejen faktisk kommer til at gå 200 meter fra bebyggelse, hvor den er nærmest, og hvor folk har købt deres huse med løfter om udsigt over Hasseris Enge. Den kommer også meget tæt på børnehaver og skoler, hvor børnene (og de voksne der bor der), vil blive hårdt udsat for skadelig motorvejsstøj.

Visse steder vil man sætte støjskærme op, men hen over Limfjorden, og i Lindholm og Hvorup vil motorvejsbroen komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind, som jo hersker her i området det meste af tiden. Men hvor motorvejen er i 5 m højde, forestiller man sig en støjskærm i 10 m højde. Hvordan vil det lige være at sidde og glo på sådan en? Vejen kommer op i 10 m hen over et centralt kryds over Hobrovej i det sydlige Aalborg - det er folk derude vist ikke helt klar over. Desuden igen hen over viadukten ved Lufthavnen i Lindholm/Nørresundby, og igen ved Hvorup. Det har man heller ikke rigtig hørt om her, da den slags ikke er beskrevet offentligt. Det vil give særdeles kraftige støjgener.

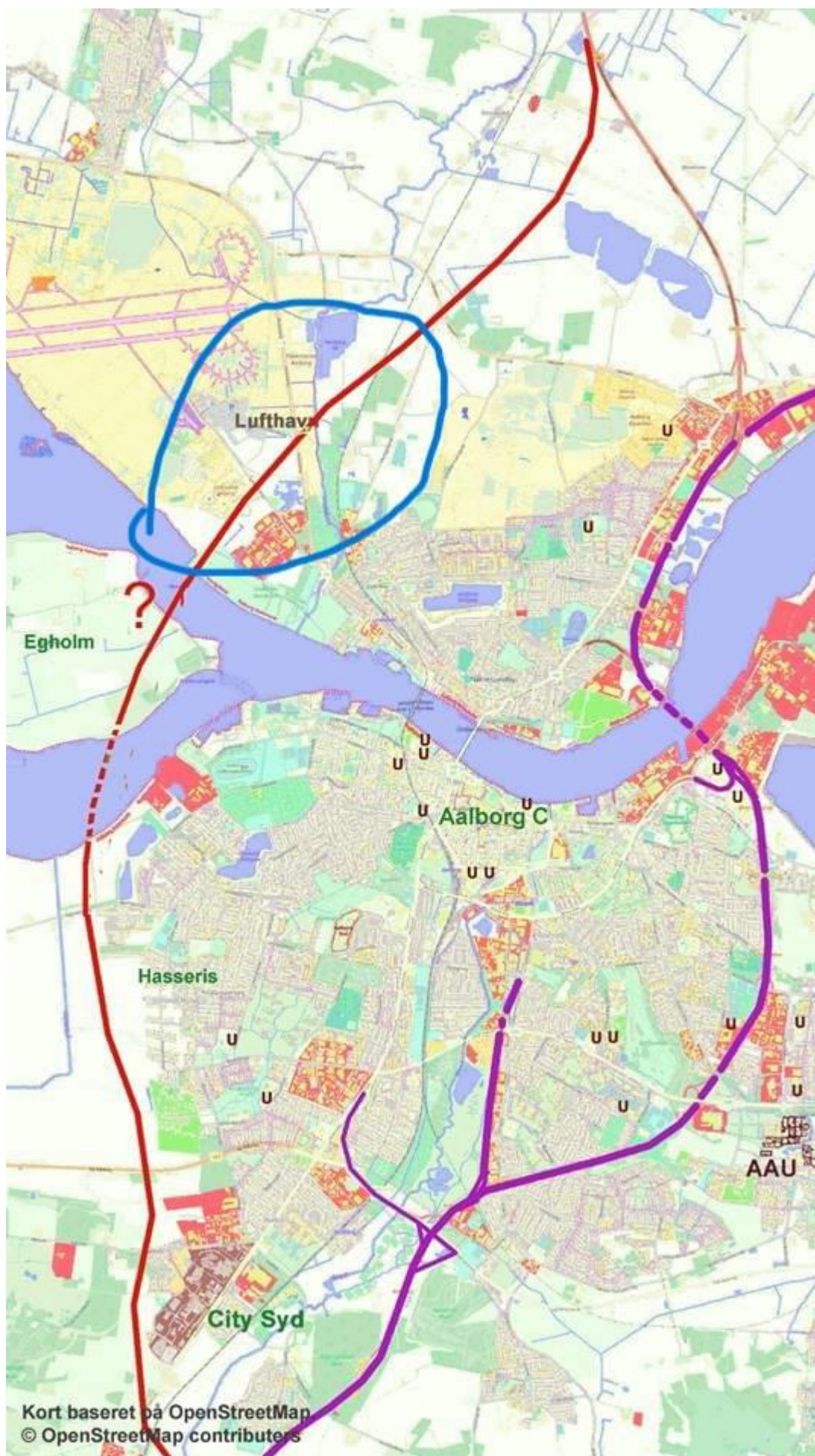
Og hvorfor nu det ? Når nu I siger støjbelastningen vil være indenfor EUs regler? Fordi det er en gennemsnitsberegning over hele døgnet.

I dagtimerne, hvor trafikken er der, forventes støjen langt at overstige denne gennemsnitsværdi.

Hertil kommer støjgener i anlægsfasen. Støj, og især motorvejsstøj, er særdeles sundhedsskadeligt, hvilket er påvist i mange undersøgelser.

Så lad os bare af denne grund droppe en ny motorvej i en vestlig linjeføring hen over Egholm

Mvh Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg



Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 10:21

Til Transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er den støjpåvirkning som motorvejen vil få på boligområder i Dall, Dall Villaby, Drastrup og det vestlige Aalborg og vestlige Nørresundby. Jeg vil ikke acceptere, at de få tilbageværende byområder i Aalborg, der ikke er støjforurenet, også skal forurenes med støj. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljøagentur (EEA) udråbt som Danmarks mest trafikstøjplagede by. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, 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.

Jeg ved, hvad støj kan gøre ved mennesker. - Jeg har i årene 1971-1994 boet i Gug og måtte leve med en øresynderrivende larm fra østmotorvejen i min baghave. Det behøver jeg heldig ikke længere, idet jeg de seneste 25 år har boet i fredelige Gl. Hasseris. - Nu dog med potentiel fare for ny voldsom støjforurening, hvis det skændige motorvejsprojekt over Egholm bliver en realitet. - Måtte Gud, Folketinget og byrådet forbyde det!!!

Kom dog til fornuft! - Lyt til borgerne i Danmarks i forvejen mest støjplagede by, hvoraf langt de fleste siger et rungende og højt NEJ TAK! Gør det eneste rigtige - find en anden og langt bedre/billigere løsning - nemlig det reversible ekstra rør ved siden af motorvejs tunellen.

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen om støj
Sendt: 29-12-2023 14:41
Bilag: Se video om støjberegning vedr. Egholmmotorvejen.pdf;

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen, idet den vil forværre støjforureningen i Aalborgs allerede støjplagede byområder som Dall, Drastrup og Nørresundby.

Det er uacceptabelt, at de få støjfrie områder i Aalborg nu også risikerer støjforurening. Aalborg er kendt som Danmarks mest støjplagede by, og vi bør følge WHO's anbefalinger om at holde vejstøj under 53 dB.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.

Allerede nu regner myndighederne med, at 26.000 vil blive udsat for sundhedsskadelig støj ved at anlægge en motorvej over Egholm.

Vi bør i stedet fokusere på at nedbringe støj ved at forbedre E45, ikke skabe endnu en støjforureningszone. Jeg indsætter hermed link til en video for en letforståelig forklaring til beslutningstagere om problematikken. <https://youtu.be/H1Xm8wUliqs>

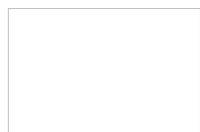
Ligeledes sendes USB-stik med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
Hilsen Anita Corpas

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.

Henrik Sakstrup, pensioneret pilot og har særlig indsigt i Vejdirektoratets støjberegninger. Hanj forklarer, hvordan Egholmmotorvejen vil komme til at støje, fordi Vejdirektoratet anvender umoderne metoder til at beregne støj på den kommende motorvej over Egholm.

Det giver misvisende resultater, der undervurderer omfanget af støj uden at dokumentere hvorfor.

Og det til trods for EU's mest omfattende støjrapport udfærdiget af Europas førende eksperter (EEA Report no 22/2019) anviser mere nøjagtige beregningsmetoder.

Imidlertid er danske borgere efterladt retsløse i anlægsbyggerier i Danmark, hvis myndighedernes beregninger om støjgener slår fejl og senere viser sig at støje mere end forventet.

[Henrik Sakstrup forklarer i let forståelig video](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:33

Støj og boligområder:

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

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

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: abs@trm.dk (abs@trm.dk)
Fra: Formanden Solgaarden (formandsolgaarden@hotmail.com)
Titel: Høringssvar egholmforb. vedrørende støjniveauer i kolonihaver i Nørresundby og Vejdirektoratets teoretiske målemetoder
Sendt: 27-12-2023 20:57

Ejer af have i kolonihave foreningen Aablink med 180 kolonihaver.

Vedrørende det igangværende forslag til anlægsloven ønskes der at rette opmærksomheden mod støjproblematikken i kolonihaver og Vejdirektoratets metode til støjmåling.

Det er væsentligt at påpege, at Verdenssundhedsorganisationens (WHO) retningslinjer anbefaler væsentligt lavere støjniveauer end de nuværende nationale standarder. Disse retningslinjer anbefaler et gennemsnitligt støjniveau på 45 dB om dagen og 40 dB om natten for at undgå sundhedsmæssige konsekvenser. Dette understreger behovet for at opnå lavere støjniveauer i kolonihaveområder for at beskytte beboernes sundhed.

En lav susen (rullestøj) er også yderst problematisk i have miljøer.

- *huse er dårligt støj isolerede
- *der er ingen termoruder
- *motorvejen løftes højt over thistedvej
- * Støj er markant højere ved våd vej
- *Vestenvinden er fremherskende og blæser støjen ind over haveforeningen

Det er desuden relevant at bemærke, at Vejdirektoratets brug af gennemsnitlige støjværdier over hele døgnet ikke inkluderer forhold som våde vejrforhold og fremherskende vestenvinde, hvilket potentielt undervurderer den reelle støjbelastning i områderne øst for vejen.

Det anbefales derfor, at det foreslåede anlægslovsforslag tager hensyn til WHO's støjretningslinjer og nøje evaluerer de anvendte støjmålingsmetoder for at sikre en mere præcis vurdering af støjniveauerne i bla. kolonihaver. Desuden vil vi gerne have stilhed, da det i forvejen larmer fra Thistedvej siden der er hævet op over jernbanen.

Dette vil være afgørende for at sikre beboernes trivsel og sundhed i disse områder.

Venlig hilsen,

Claus Haulund
Aablink 132 (kolonihave)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Haulund (clauschc@outlook.dk)
Titel: Høringssvar anlægsloven Egholm - Misinformation af borgere om STØJ forurening i Aalborg og Nørresundby
Sendt: 23-12-2023 12:13

Det er af afgørende betydning at bemærke, at Verdenssundhedsorganisationen (WHO) har fastlagt betydeligt lavere grænseværdier for acceptabel støjeksposering end de nuværende nationale standarder. WHO anbefaler et gennemsnitligt støjniveau på 45 dB om dagen og 40 dB om natten for at undgå sundhedsmæssige konsekvenser. Denne markante forskel mellem de internationale retningslinjer og de nationale standarder er bekymrende og illustrerer den potentielle sundhedsrisiko, som befolkningen i Aalborg, Nørresundby + andre områder kan udsættes for som følge af støjforurening.

Vejdirektoratets fokus er ensidigt rettet mod støjniveauer, der anses som sundhedsskadelige, specifikt over den nationale grænse på 58 dB, hvilket er højere end den europæiske standard. En essentiel nuance, der kræver opmærksomhed, er at Vejdirektoratets reelle intention er at sikre, at støjniveauet i Aalborg forbliver UNDER 58 dB I GENNEMSNIET som følge af motorvejsudvidelsen.

Det fremhæves i VVM-rapporten, med en form for alvor, at en motorvejsudvidelse vil resultere i et fald i støjniveauet i Aalborg. Det er dog væsentligt at påpege, at denne præsentation af informationen kan betegnes som et koncept kendetegnet ved en form for sprogmanipulation, hvor sandheden formidles på en vildledende måde.

Konklusionen fra Vejdirektoratet indikerer, at støjniveauet på E45 reduceres til under 58 dB med implementeringen af en ny støjskærm. Dette står i kontrast til støjniveauet på Egholmlinjen, hvor det ikke på papiret forventes, at støjniveauet vil overstige 58 dB I gennemsnit over hele døgnet og vindretninger er kun svagt beskrevet trods den fremhærskende vestenvind.

Værd at bemærke er, at den støjstigning, der kan opleves i områder, der i øjeblikket ikke er klassificeret som støjramte, fra 0 til 58 dB, ikke tages i betragtning. Dette skyldes fraværet af dokumentation for sundhedsskadelige virkninger på papiret. Ligeledes tæller støjstigningen over 58 dB ikke i områder, hvor Aalborg Kommune har etableret lokalplaner efter 2014.

Det er bemærket at Vejdirektoratet opererer ud fra et implicit ideal: at alle borgere kan bo i områder med et støjniveau på 58 dB, hvilket i deres optik definerer et velfungerende og sundt samfund. Dette er lodret misvisende.

Dog er det værd at fremhæve, at dette ideal er underlagt Folketingets ansvar. Den utilstrækkelige lovgivning, der fastsætter 58 dB som et acceptabelt GENNEMSNIETLT støjniveau, er ikke blot begrænset til visse lokationer, men er i stedet normen for ALLE steder.

Det er en uheldig lovpraksis, idet den bidrager til stigende støjforurening og resulterer i ringere beslutninger for samfundet som helhed.

På baggrund af disse betragtninger opfordres der til en nærmere evaluering af det foreslåede anlægslovsforslag med fokus på konsekvenserne for støjniveauet i Aalborg. Det er afgørende at anerkende og adressere den potentielt skadelige støjforurening, der ikke tilstrækkeligt er taget i betragtning i VVM-rapporten og det nuværende lovforslag.

Forslaget til anlægsloven bør derfor som minimum tage WHO's anbefalinger i betragtning og stræbe efter at opnå støjniveauer, der er i overensstemmelse med disse sundhedsstandarder. Dette vil ikke blot sikre en bedre folkesundhed, men også demonstrere en ansvarlig tilgang til støjreduktion i bymiljøer som Aalborg og Nørresundby.

Og vi burde gøre det bedre en WHO' grænser.

.

Venlig hilsen,

Claus Haulund
Nørresundby, beboer og desuden kolonihave ejer.
Vesterbrogade 6b,
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen om støj
Sendt: 21-12-2023 16:49

Jeg er stærkt imod en motorvej i Egholmlinjen, idet den vil forværre støjforureningen i Aalborgs allerede støjplagede byområder som Dall, Drastrup og Nørresundby.

Det er uacceptabelt, at de få støjfrie områder i Aalborg nu også risikerer støjforurening. Aalborg er kendt som Danmarks mest støjplagede by, og vi bør følge WHO's anbefalinger om at holde vejstøj under 53 dB.

Den nye VVM-undersøgelse ignorerer vigtig viden om motorvejsstøj og dens sundhedsskadelige effekter. Den undervurderer antallet af støjbelastede boliger og tager ikke hensyn til den herskende vestenvind, hvilket vil forværre støjgenerne.

Allerede nu regner myndighederne med, at 26.000 vil blive udsat for sundhedsskadelig støj ved at anlægge en motorvej over Egholm.

Vi bør i stedet fokusere på at nedbringe støj ved at forbedre E45, ikke skabe endnu en støjforureningszone. Jeg indsætter hermed link til en video for en letforståelig forklaring til beslutningstagere om problematikken. <https://youtu.be/H1Xm8wUliqs>

Ligeledes sendes USB-stik med adgangskode med video til Transportministeriet.

Jeg skal venligst bede om en bekræftelse på, at materialet er modtaget i gode hænder.
God jul.

De bedste hilsner

Anita Corpas

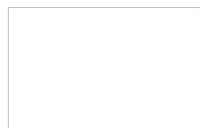
Redaktør

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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Jensen (pj@stevnmail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 15-12-2023 19:58

Jeg forstår ikke, hvordan det kan være lovligt, at regne med gennemsnitlig støj. Hvordan kan man godkende et støj niveau på 58db når der i eu et vedtaget et max støjniveau på 53db og så ovenikøbet regne med et gennemsnitligt støjniveau. D.v.s støjen kan være 70 til 80db når den er værst (så skal man bruge høreværn), men trafikken kan så være så lav om natten, at det gennemsnitlige støjniveau bliver indenfor det vedtagne, hvordan i alverden kan man med god samvittighed godtage det? - Vi kommer til at leve i et støjhelvede som man ved er hamrende usundt og alligevel er I fuldstændig ligeglade. Aalborg bliver omringet af støj. Det mest anstændige vil være at udvide den eksisterende motorvej og så støjsikre den ordentligt, det vil ovenikøbet løse trafikproblemer bedre og være billigere ifølge trafikforskere, men dem nægter I jo at høre på.

Mvh
Poul Jensen

Sendt fra min Galaxy

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3.
Sendt: 14-12-2023 10:07
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov IRO.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at 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. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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 tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte, 26000 aalborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnene kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnene og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen
Engsigvej 106
Hllum
9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limford
Sendt: 14-12-2023 10:03
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov IH.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at 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. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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 tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte , 26000 ålborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnene kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnene og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationsvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord støj
Sendt: 14-12-2023 10:00
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov up.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at 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. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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 tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte, 26000 aalborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26 st. Tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar anlægslov 3. limfjord - støj
Sendt: 14-12-2023 09:58
Bilag: Høringssvar vedr. Støj - anlægslov.pdf;

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Skal Aalborg stadig være i front som Danmarks mest støjplagede by, og tilmed have endnu mere støj oveni ? Faktisk indkapsles i den ? Nej vel!

Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj. En motorvej i linjeføring over øen Egholm vil kun øge dette.

Det undrer mig selvfølgelig, at 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. I Danmark risikerer 500 - 800 danskere at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150). Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen. Ikke blot borgerne på Egholm udsættes for sundhedsskadelig støj, men også borgerne i en masse gamle, hyggelige og velfungerende boligområder uden synderlig trafikstøj i dag.

Faktisk finder jeg det kritisabelt, at der i miljøvurderingen ikke indgår en undersøgelse med fokus på folkesundheden ved den øgede støjbelastning + angivelse af alternativer.

Nogle borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholm motorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen - selvfølgelig uden at være oplyst om deres kommende nabo.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere 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 tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Da Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj. Der vil jo stadigvæk være trafik på de syd/nord vendte vejstrækninger. Formentlig nogenlunde den samme som i dag.

Faktisk er der heller ikke vurdering af, hvilke afledte konsekvenser der vil komme for trafikken gennem Aalborg, samt støjen heraf.

Konsekvenser ved støj

Det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

Verdensmål 11

Aalborg/Nørresundby vil med en støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i. Vi som borgere i byen må forvente en stagnation eller ligefrem tilbagegang i byens positive udvikling.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholm motorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Støjværn

Egholm motorvejen kommer til at udsætte, 26000 aalborgensere for sundhedsskadelig støj. Og resten for irriterende støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner og drikke kaffe eller spise deres

aftensmad. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende, og vil i den grad skæmme naturen.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil vi borgere i stedet for få et hegn, der spærrer os inde, som var vi i fængsel.

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.

I Ingeniøren den 24.11.23 står at læse: Støjskærme kan reducere støjen støjen for de nærmeste boliger med op til 10 dB.

De skriver, at støjskærme koster 10000 - 20000 kroner pr. løbende meter. Det bliver altså rigtig mange penge for et støjværn, der vil lukke os ålborgensere inde som i et fængsel og som åbenbart ikke kan reducere den gennemsnitlige støj mere end lige under WHO' s grænse for sundhedsskadelig støj.

Motorvejen over Egholm bør ikke anlægges. Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel. Disse indgår ikke i den seneste miljøvurdering - som lovmæssigt skal indeholde alternativer. Det har man vist overset ..

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 12-12-2023 12:51

Støj på grund af en motorvej over Egholm.

Med en motorvej over Egholm vil Aalborgs befolkning lide overgreb af biler og deres konstante støj. Aalborg er i forvejen den mest støjbelastede by i Danmark med 67% af befolkningen, der er udsat 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.

I Danmark risikerer man at dø af støjrelaterede sygdomme årligt. 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. Under alle omstændigheder dør flere af vejstøj end direkte i trafikken (ca. 150).

Alligevel vælger I politikere, hvis anlægsloven vedtages, at påføre omtrent 26000 aalborgensere sundhedsskadelig støj fra Egholm motorvejen.

Borgere er flyttet ind i helt nye boliger, som Aalborg Kommune har fået opført på trods af planerne om Egholmmotorvejens linjeføring blot et par hundrede meter vest for boligbebyggelsen.

Med et konstant lydniveau på 58 dB eller som omtalt ovenfor i virkeligheden ofte meget højere vil det bestemt ikke mere være hyggeligt at sidde i haver og på altaner. Ikke mindst når vinden er i vest, vil støjen være voldsom og uudholdelig - og det er den så godt som altid i Aalborg og Nørresundby.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvor meget Egholm motorvejens støjniveau hæves, når der er vestenvind. Herunder hvor mange flere mennesker, der kommer til at lide under sundhedsskadelig støj.

Egholm motorvejen 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 nu om dage normalt ikke er stærkt overbelastede af trafik, må forventes at blive det i høj grad. Dette, mener jeg, vil skabe meget mere støj i byen, end vi har i dag, hvor Aalborg allerede slår rekord i vejstøj.

Som det fremgår ovenfor, er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.

En støjende Egholm motorvej vest om Aalborg vil gøre byen til en meget lidt attraktiv by at bo i.

Der mangler en tilbundsgående undersøgelse af, hvilken virkning Egholmmotorvejen har på Aalborgs bytrafik. Herunder bør byens nye støjkorridorer beskrives.

Egholm motorvejen kommer til at udsætte 26000 aalborgensere for sundhedsskadelig støj.

Et støjværn kunne være nogle af disse menneskers redning, så de fortsat kan sidde i haver og på altaner. MEN... et eventuelt støjværn på Aalborgsiden vil strække sig fire kilometer fra Drastrup til Limfjorden. Kun gennembrudt ved de to tilkørsler til motorvejen ved Ny Nibevej og Nørholmsvej. Og det vil nå op i elleve meters højde. Det svarer omtrent til et fire kilometer langt treetages hus. Et så højt og langt støjværn ud over det flade land er meget indgribende.

Der hvor Aalborg by har en fantastisk mulighed for at smelte sammen med det åbne lands natur og give borgerne frihed og livsglæde, vil borgere i stedet for få et hegn. (en ny "Berlinmur")

Det har ingen borgere i Aalborg fortjent. Yderligere mener eksperter, at støjværnet kun vil virke et par hundrede meter fra motorvejen. I stedet for vil støjen slå op over støjværnet og slå ned længere væk.

Inden man påbegynder anlæggelse af Egholm motorvejen, bør det i det mindste undersøges, om et så højt og langt støjværn, der her er tale om, har den ønskede effekt i forhold til alle støjplagede borgere.

Hvis ikke det kan lade sig gøre, bør motorvejen over Egholm ikke anlægges.

Men der er to gode alternativer ved E45. Et ekstra tunnelrør med vendbare baner og en citytunnel.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137

9200 Aalborg SV

Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: C M (byboen@gmail.com)
Titel: En sund og fornuftig beslutning for alternativ 3. Limfjordsbindelse.
Sendt: 11-01-2024 18:42

En sund og fornuftig beslutning for alternativ 3. Limfjordsforbindelse.

Med den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er man ved, at træffe en beslutning til en pris på op mod kr. 9 mia. eller mere.

Samtidig skal man lave nødvendig vedligeholde af den nu 55 år gamle Limfjords tunnel – hvilket gør det samlede projekt meget dyrere.

Set ud fra et trængsels samt økonomisk synspunkt – er den eneste og rigtige beslutning, at lave et ekstra tunnelrør og samtidig lave den nødvendige vedligeholdelse og støjsikring af den eksisterende forbindelse.

Således vil Nordjylland få en forbindelse, som vil kunne løse de trafikale problemer, der er på E45 omkring Limfjordstunnellen samtidig vil investeringen være langt mindre end den foreslåede forbindelse over Egholm.
venlig hilsen – Carsten Mathiasen, Sorthøj 111, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martin Østergaard (martin_aab@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 23:59
Bilag: Ådalsforbindelsen - Forslag til 3. Limfjordsforbindelse.pdf; ATT00001.htm;

Hej transportminister

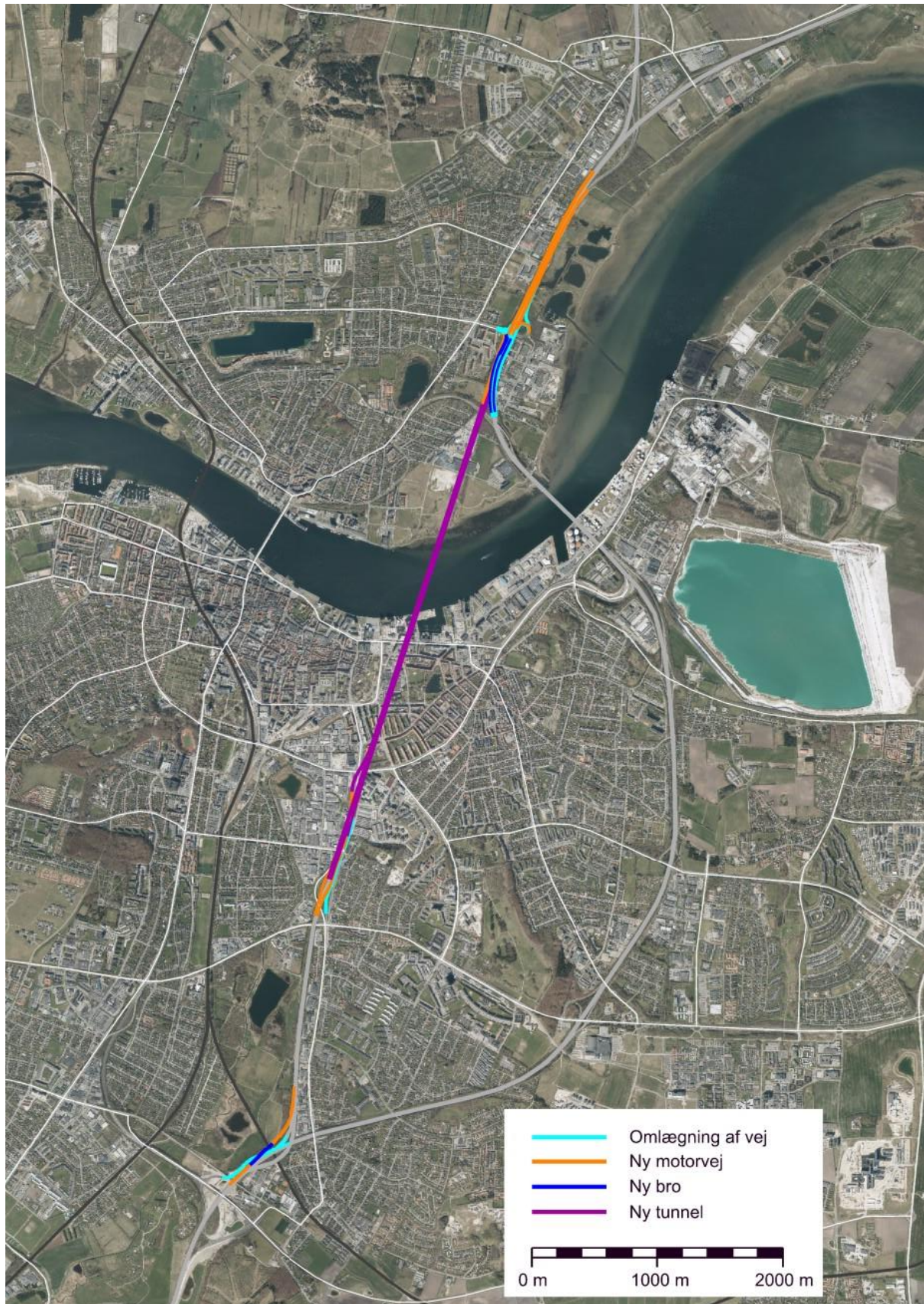
Hermed fremsendes undertegnedes høringssvar med opfordring til at genoverveje linjeføringen til fordel for Ådalsforbindelsen (vedhæftet).

Der må gerne kvitteres for modtagelse af denne mail.

Med venlig hilsen
Martin Østergaard

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 19.12.2021

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen. Ifølge oplysninger fra interessenter, som jeg har forhørt mig ved, vil et beregningsgrundlag koste omkring 50.000 kr.

Der er senest truffet beslutning om at anlægge Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og undervejs krydse øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, der beholder det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

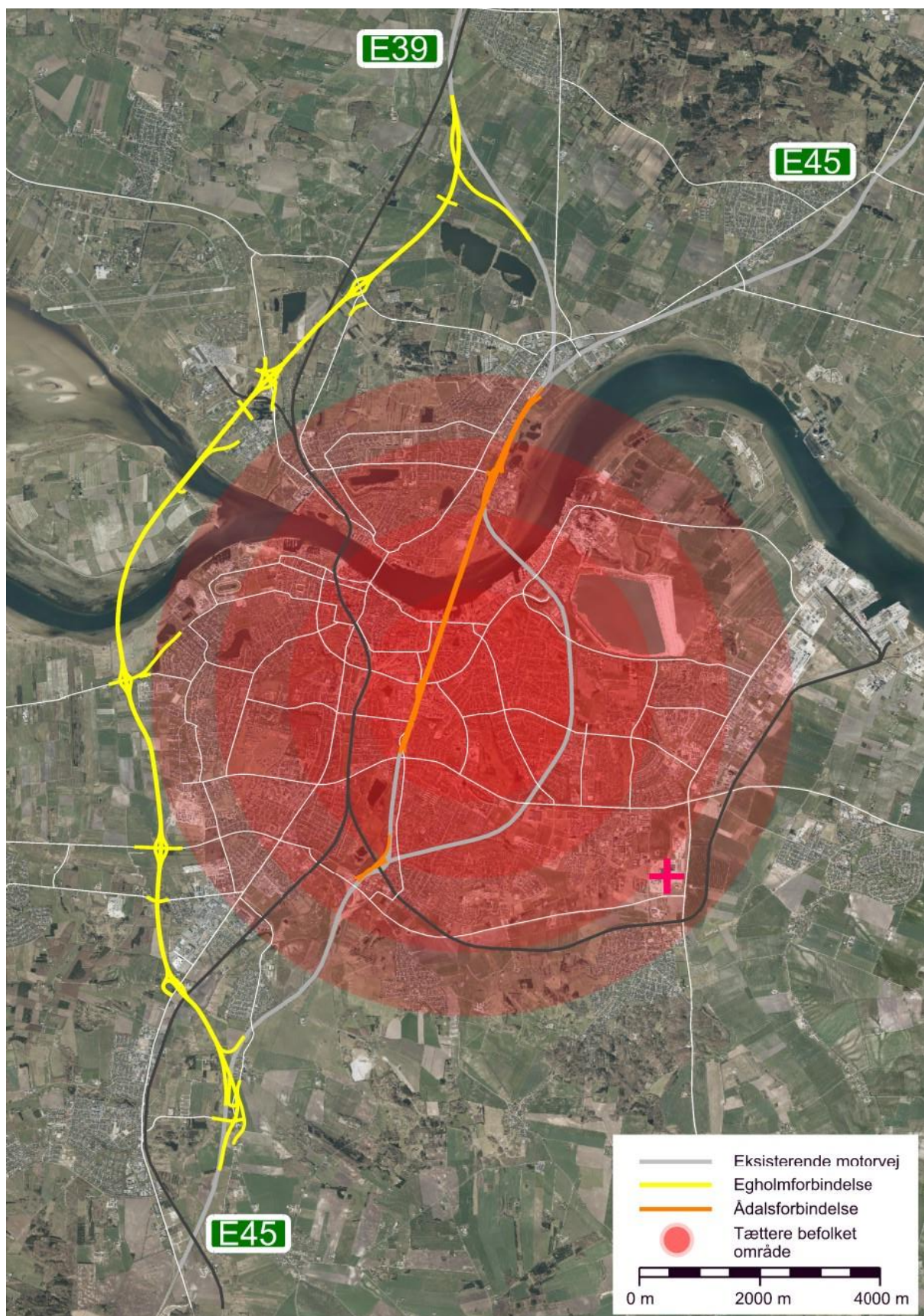
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO₂-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikale effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil såmænd være et fint alternativ for bilister, der bor vest for midteraksen af Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.

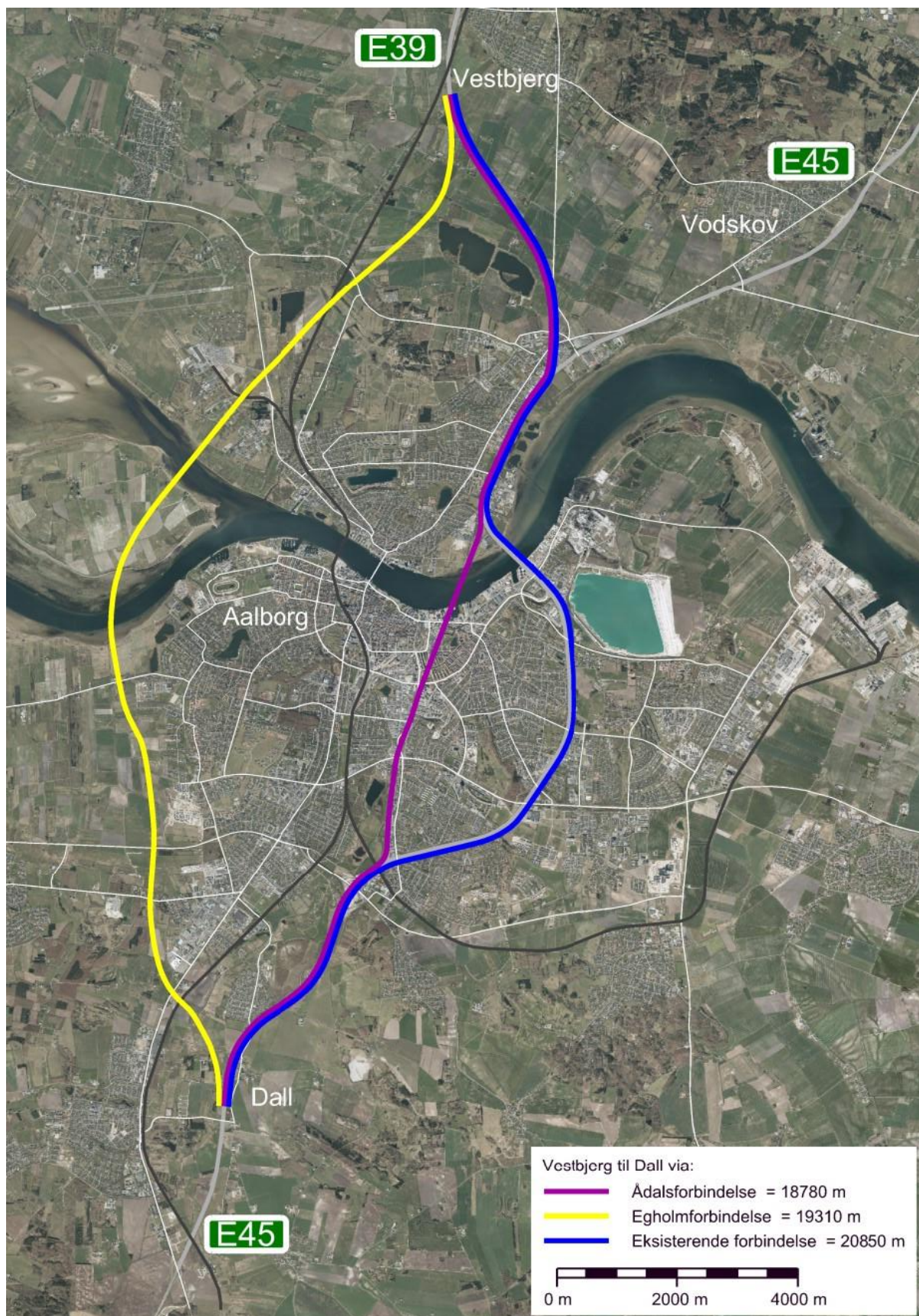


Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre ud og bruge Egholmforbindelsen.

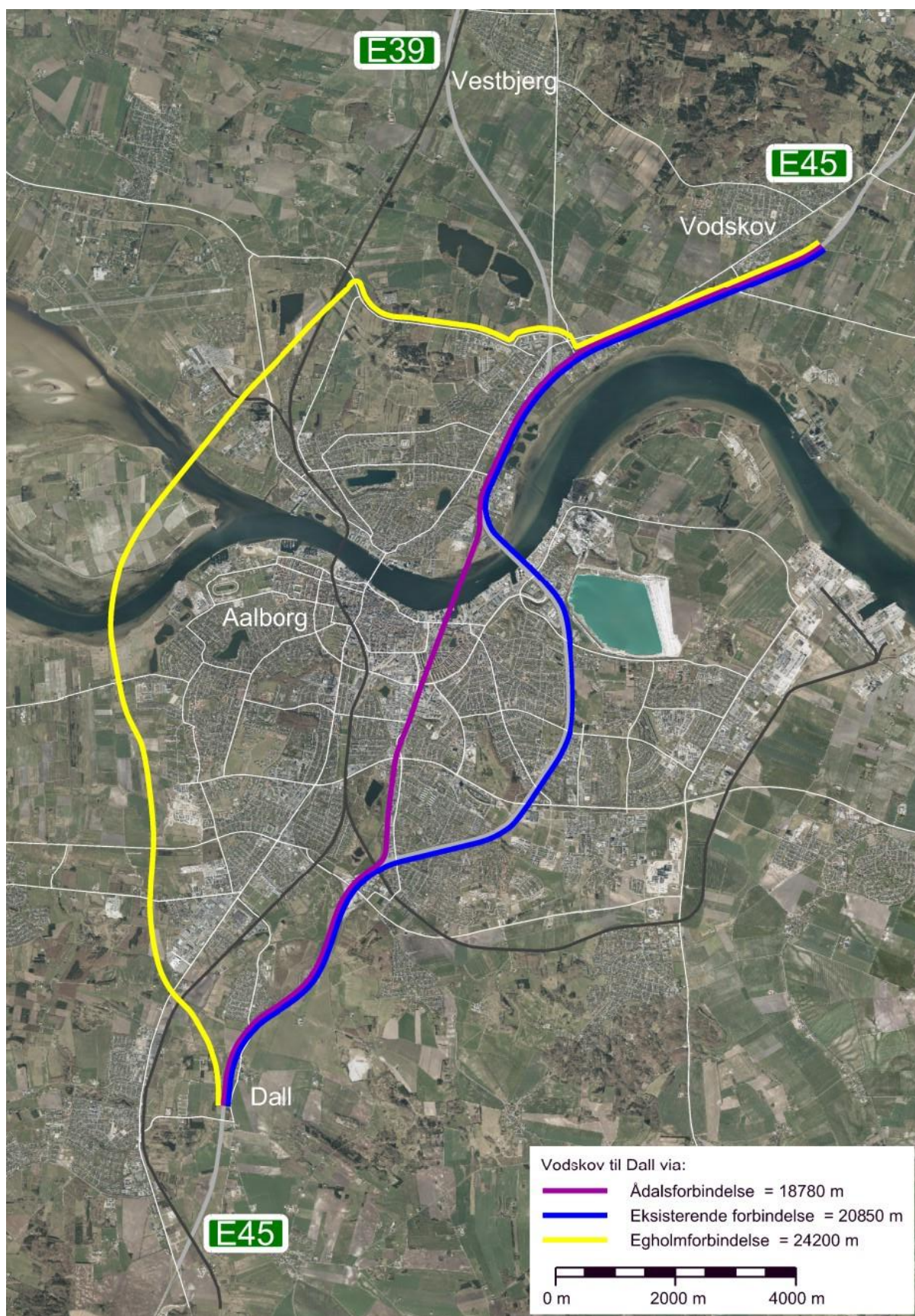
Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

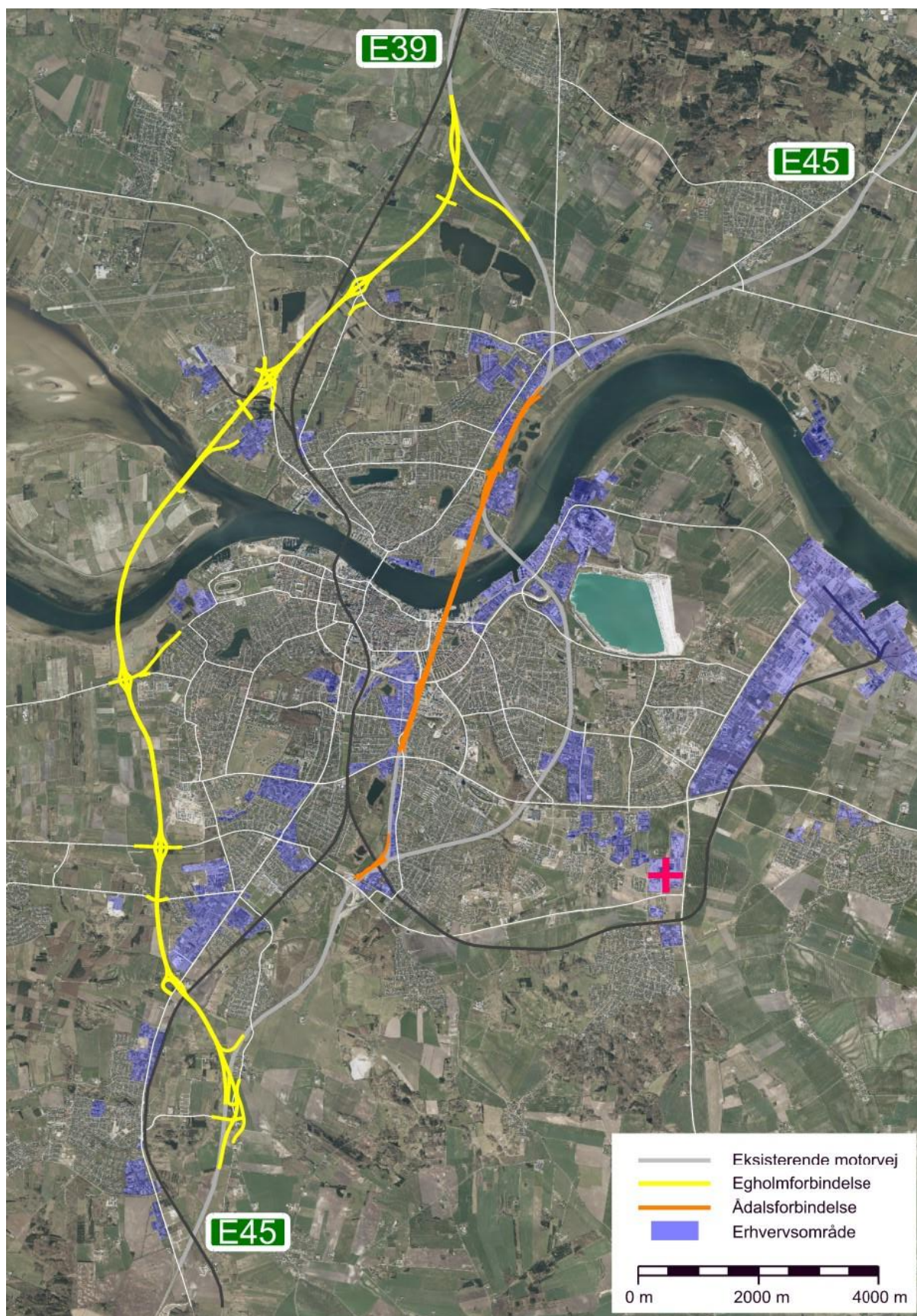
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.



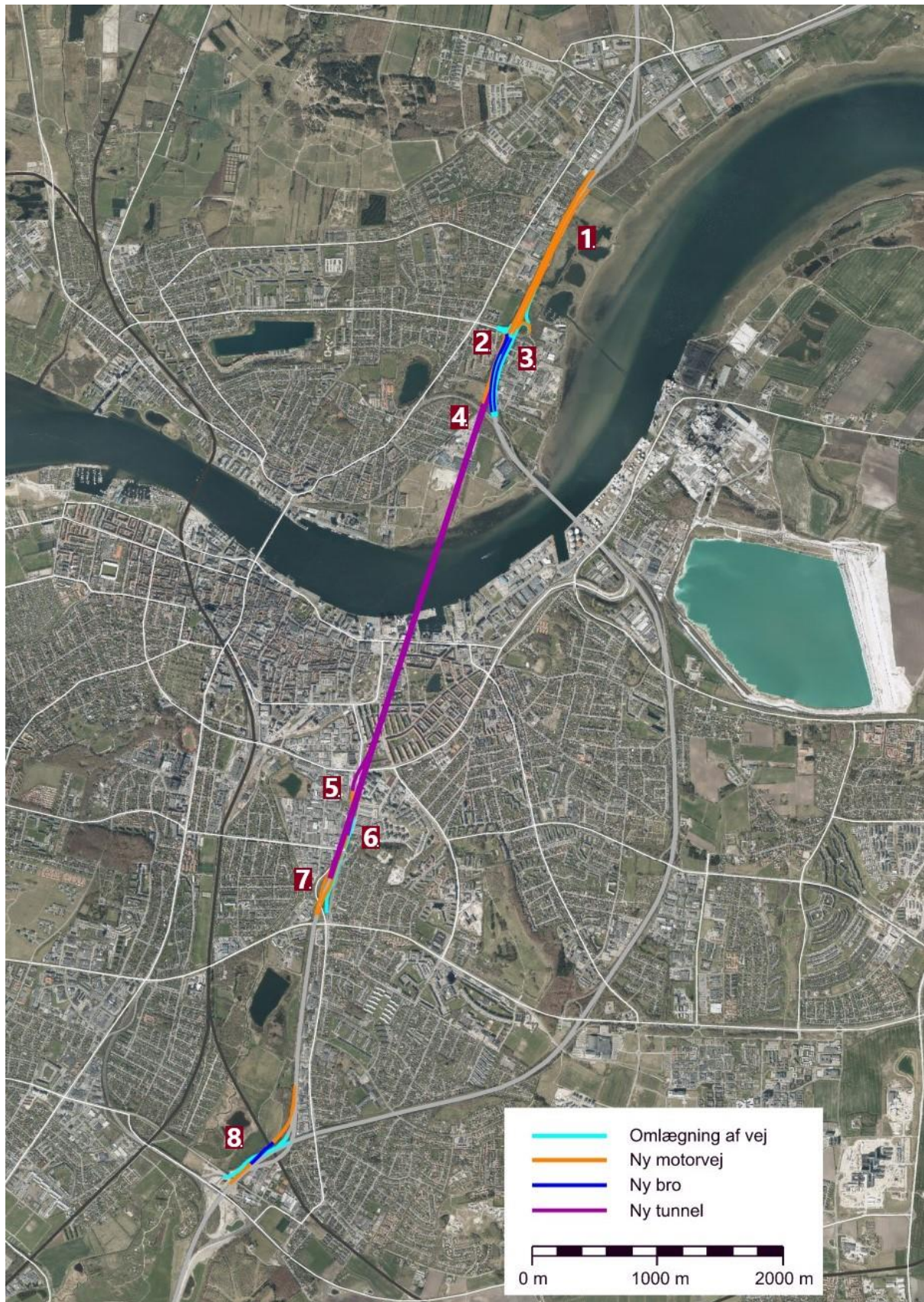
4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Det gælder, hvad end man anlægger en Egholmforbindelse eller en Ådalsforbindelse. Men jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene omkring Egholmforbindelsen til erhvervsområde, når den står færdig. Dette vil naturligvis gøre det nemt for de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Spørgsmålet er bare, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland ønsker en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

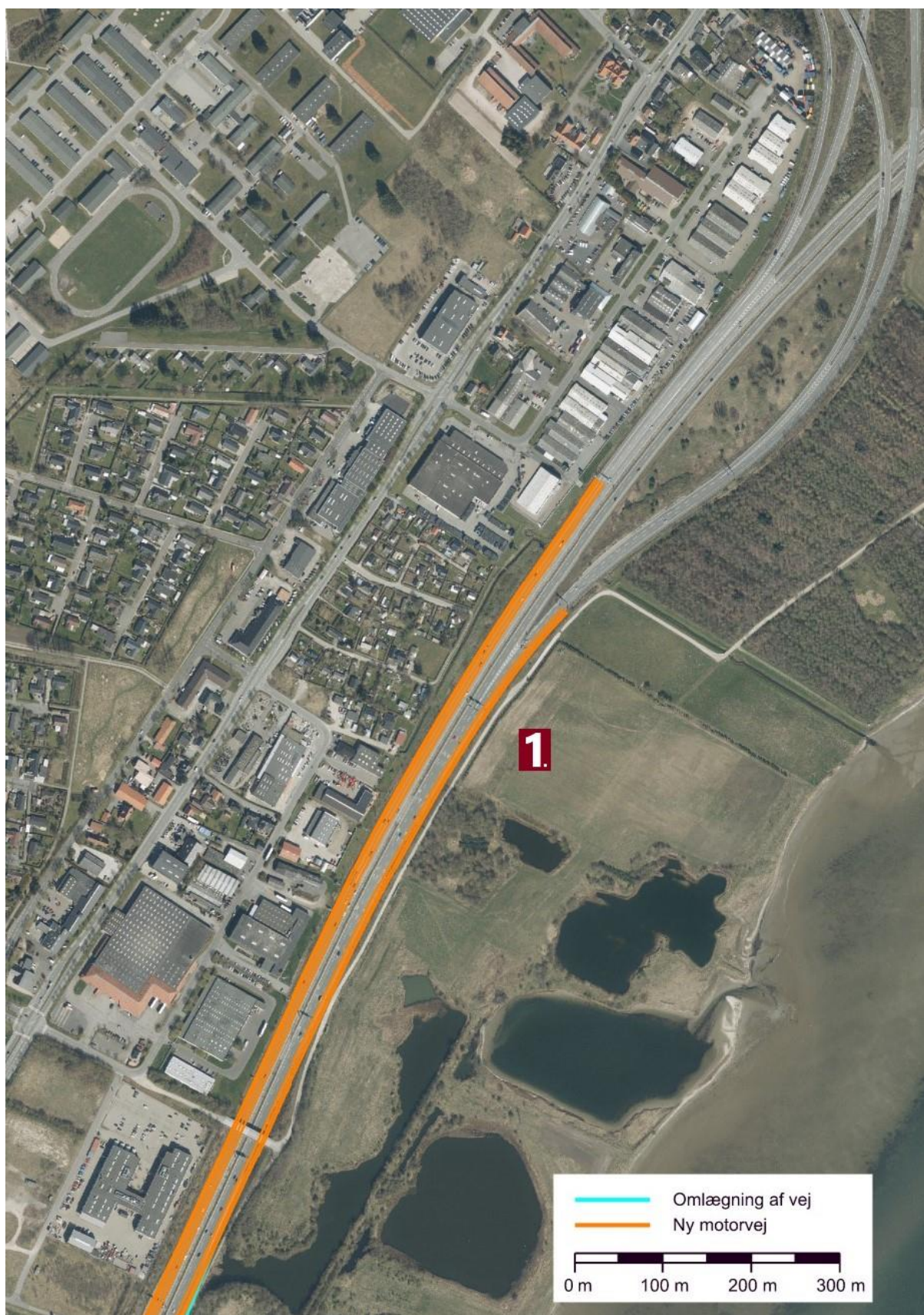
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Egholmforbindelsen strækker sig altså over et 4 gange så langt areal som Ådalsforbindelsens forlængelse af Ådalsmotorvejen. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducere af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducere af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

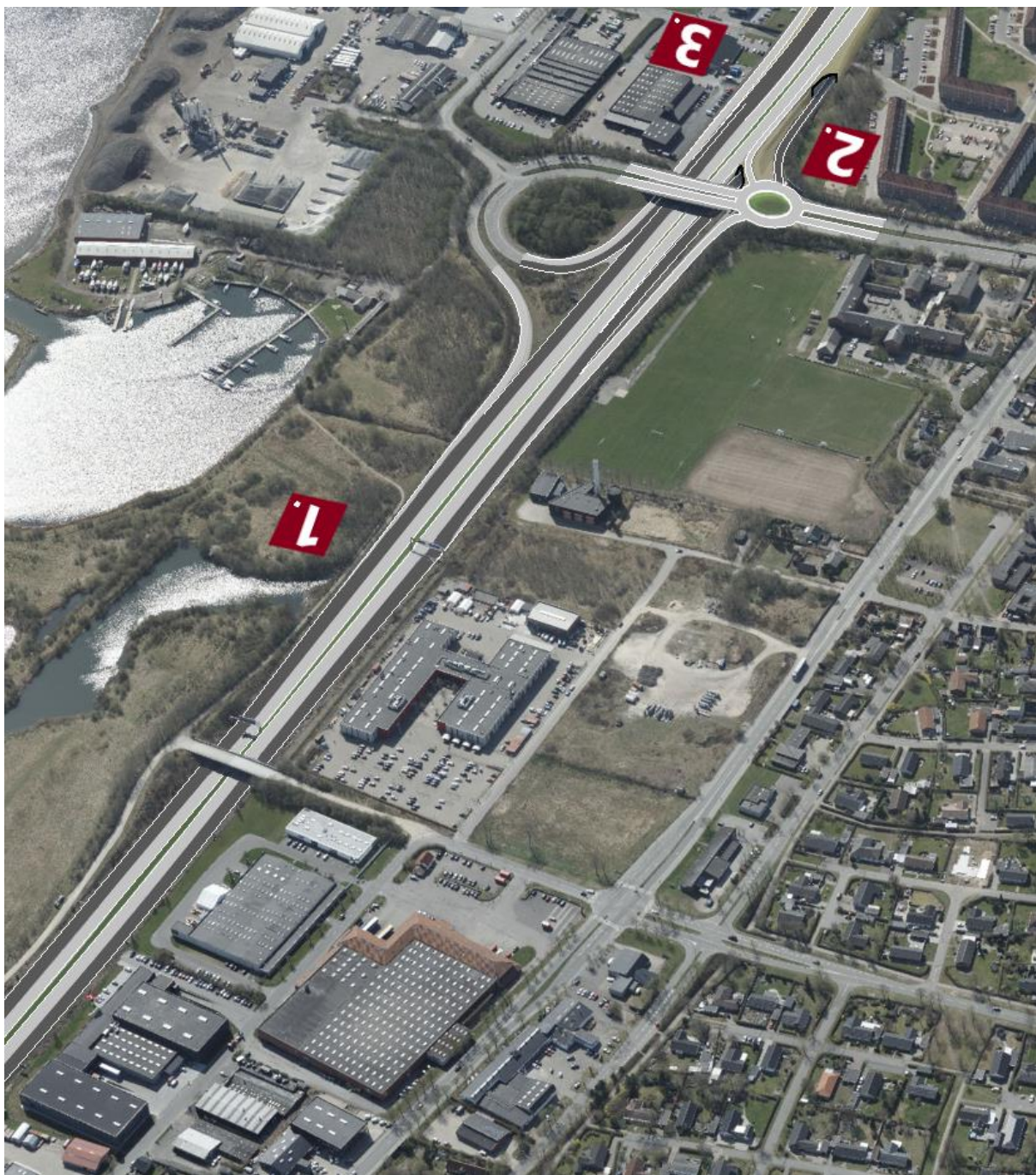
Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Syd fra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

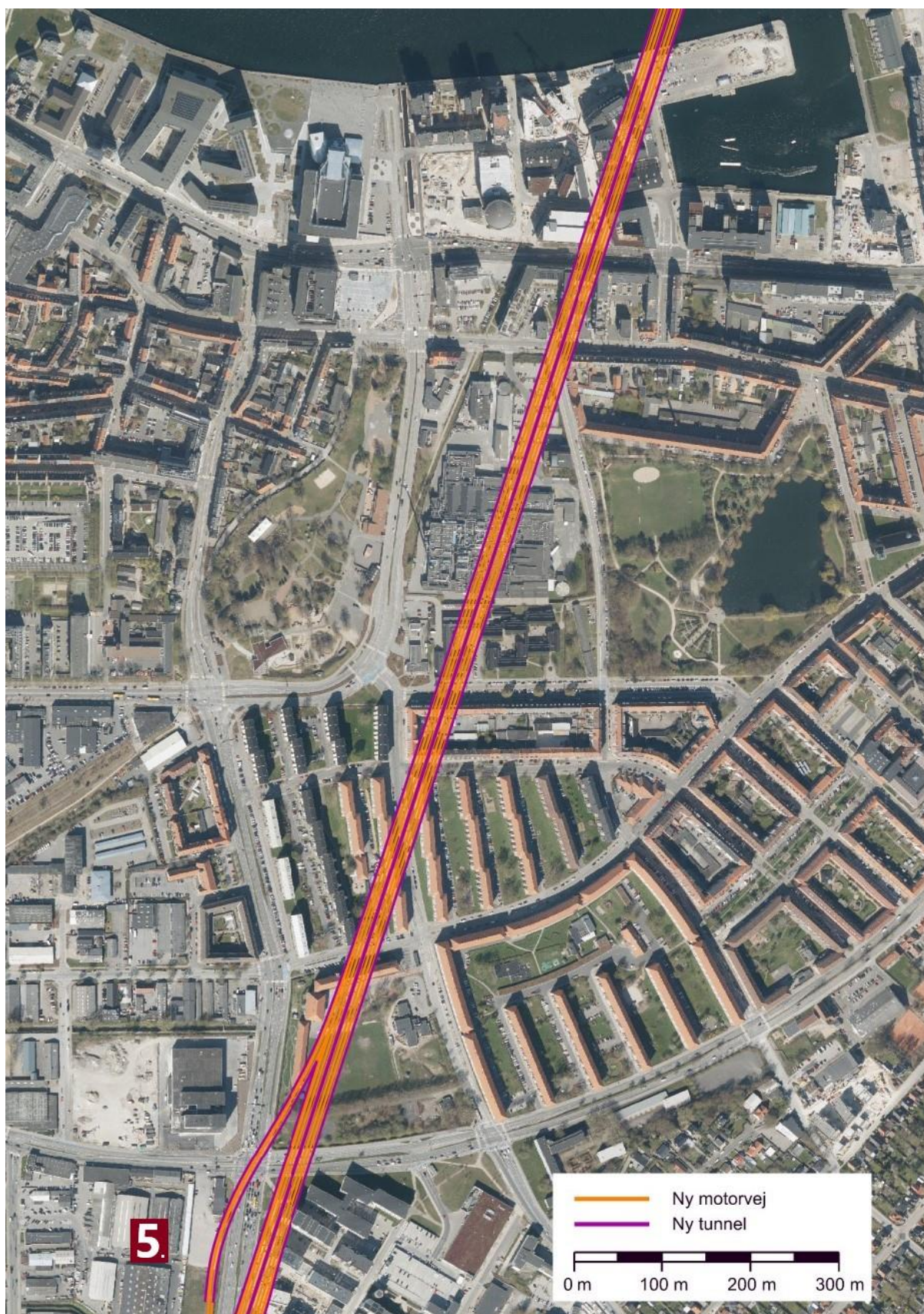
3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.



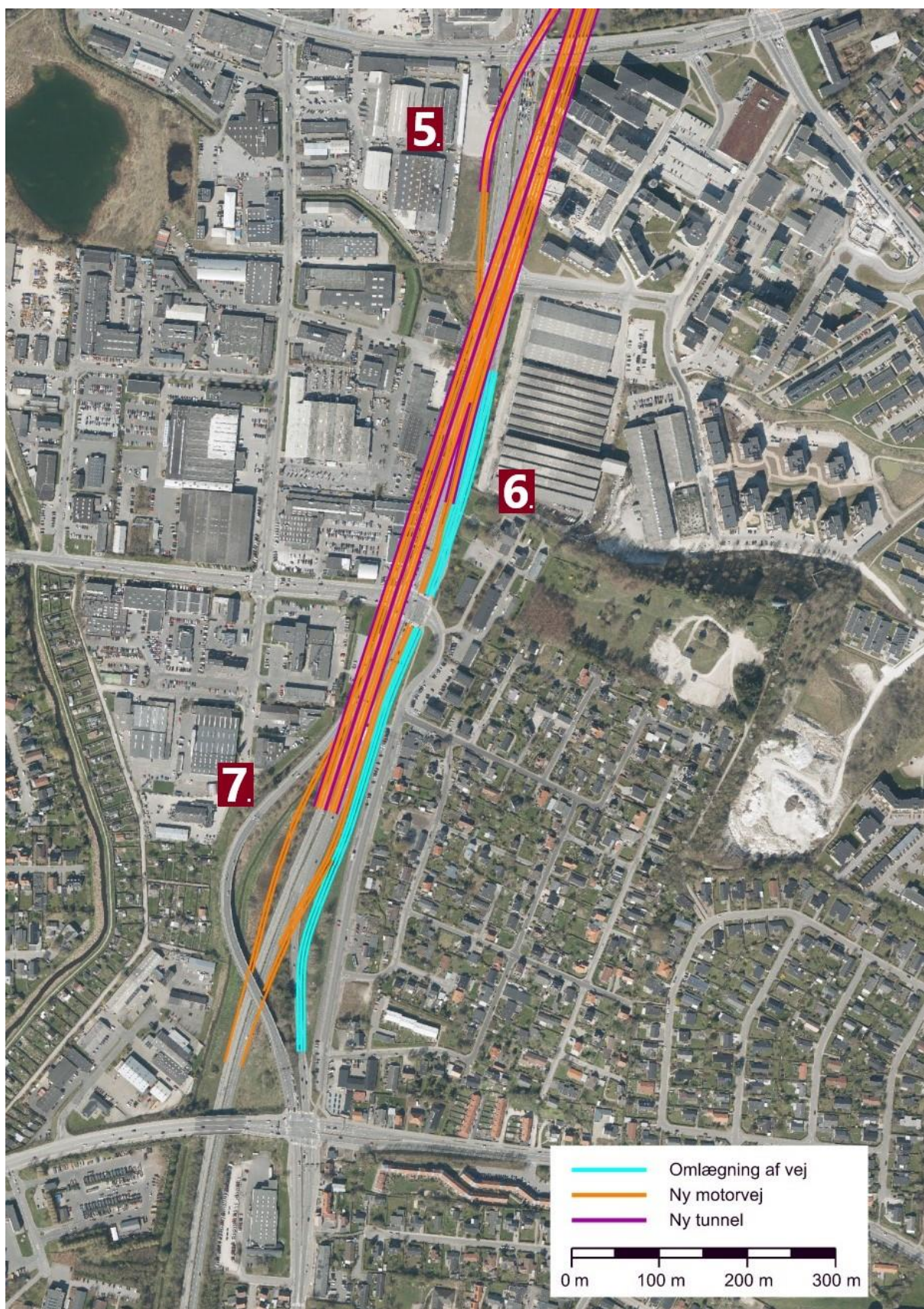
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgadekvarteret. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), som gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebaneerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (5.) og tilkørsel (6.).



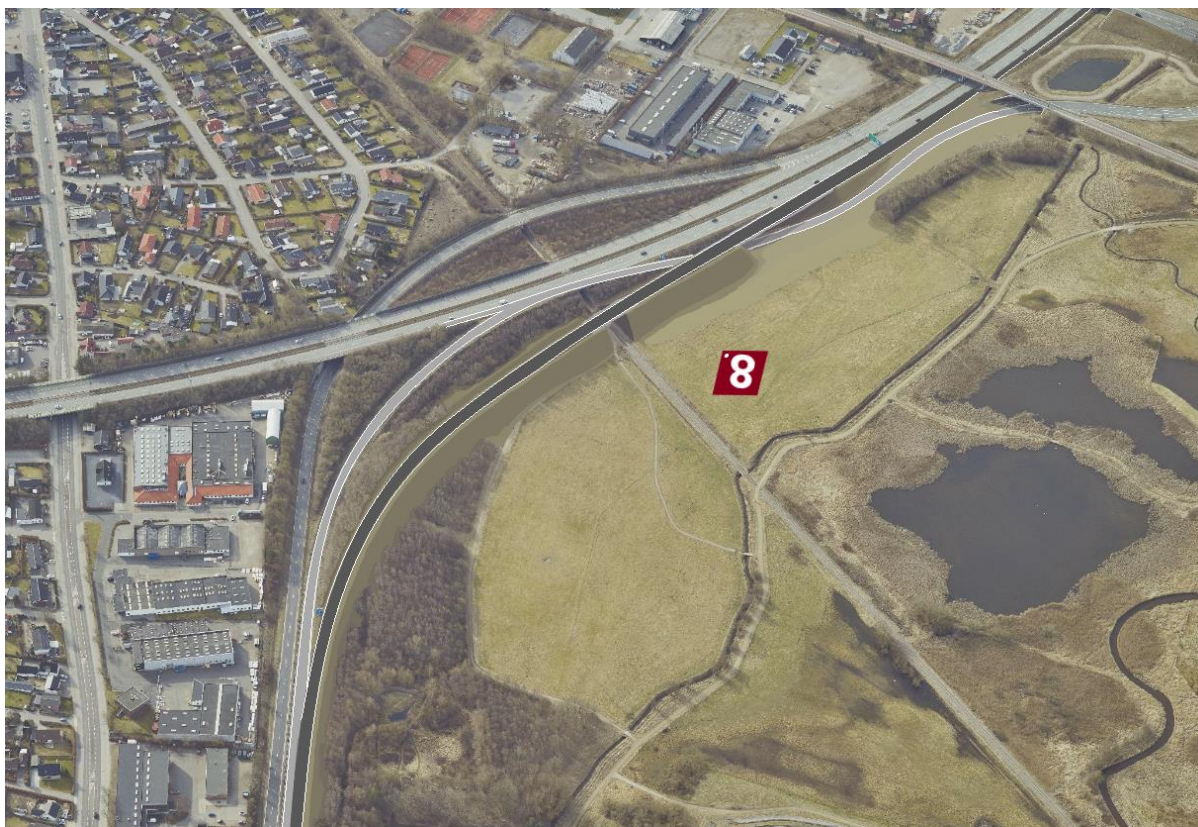
Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbro's kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (8.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplavejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,10 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,84 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,25 km og med 3 spor. De resterende 0,75 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnspanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Birk Andersen (peter@developnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 23:27

Motorvejen over Egholm løser ikke de trafikale problemer i og omkring Aalborg, da årsagen til trængsel skyldes at bilisterne ikke kan komme væk fra afkørslerne på den eksisterende motorvej. Dette skyldes igen at trafikken øst vest flyder meget dårligt og at al trafik i centrum stort set er gjort umuligt. Da udbygningen af Aalborg Øst er enorm, (universitet, supersygehus, erhverv,..) er det vigtigere at få øst vest flow bedre og mere oplagt at udvide den eksisterende tunnel eller lave en ny nord for Aalborg Øst.

Peter Birk Andersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Andersen (lisbeth.andersen43@gmail.com)
Titel: Stop Egholm motorvejen
Sendt: 11-01-2024 23:06

Kære Transportminister

Det er bekymrende at folketingspolitikere i kommende anlægslovbehandling skal tage stilling til en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg over Egholm, der er en linjeføring der ikke vil aflaste de trafikale problematikker i byen. Der har i Aalborg i årtier været debatteret en østlig eller vestlig linjeføring, hvilke betyder at der nu tages beslutning uden hensynstagen til byen udvikling de sidste 20 år. Det er useriøst at man vil omringe byen af motorveje. Det kan undre at man ikke søger inspiration i storbyer verden over, hvor trafikale problematikker løses langt mere optimalt. De trafikale problematikker i Aalborg kan langt hen af vejen løses med fleksibel og ændret adfærd, alle behøver ikke at møde til kl 8. Derudover er landkommunerne uden om Aalborg vant til megen plads og ingen kø og ønsker det samme når de skal ind til Aalborg. Hvordan kan man gå med til at bruge så mange penge på anlæg af motorvej uden hensyntagen til om den løser de trafikale udfordringer, er et ønske fra byens borgere, bruge kommunale penge på projektet når det mest af alt handler om en gammel strid i Aalborg om øst eller vest forbindelse.

Vh Lisbeth Andersen

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er, at den ikke aflaster eksisterende forbindelser særligt meget, og ikke mange år efter åbningen af vestforbindelsen vil belastningen i tunnelen være, som den er nu. Løsning er dyr uden at være en særlig langtidsholdbar.

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

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ralf Andersen (ralfandersentuebingen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar, 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 21:03
Bilag: Indsigelse, Anlæg 3. Limfjfrb.doc;

Til transportministeren

Vedhængt et høringssvar vedr.

anlæggelseslov for 3.Limfjordsforbindelse

Med venlig hilsen
Ralf Andersen

Ralf Andersen
Sandäckerstraße 47
D-72070 Tübingen
BRD

Tel: ++49 (0)7073 / 7171
Mobil: ++49 (0) 163 1860 428
WhatsApp

Mail: RalfAndersenTuebingen@hotmail.com
Facebook: <https://www.facebook.com/ralf.andersen/>

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'Indsigelse, Anlæg 3. Limfjfrb'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thilde Jørgensen (jorgensenthilde@gmail.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 18:44

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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mark Jensen (maj@pwtgroup.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 17:18

Angående tredje limfjordsforbindelse

Det står klart, at der er behov for en løsning på trafikproblemet ved Limfjordskrydsningen, men Egholmlinjen synes ikke at være den mest effektive. En alternativ tilgang med et tredje tunnelrør eller endda en city tunnel ville være mere hensigtsmæssig.

Mange af arbejdspladserne i Aalborg ligger øst for motorvejen, hvilket gør at en forbindelse vestom kun giver begrænset effekt. Det er væsentligt at overveje, hvor trafikken faktisk genereres, og hvordan den kan håndteres mere effektivt.

En vigtig observation er, at trafikken gennem tunnellen er meget ensrettet i henholdsvis morgen- og eftermiddagsspidsbelastningen. Ved at flytte trafikken mere fleksibelt i disse tidsrum kan problemet løses mere effektivt. Et reversibelt tredje Limfjordsrør ville give mulighed for at imødekomme behovet i begge retninger og samtidig minimere de økonomiske og miljømæssige påvirkninger.

Derfor bør der foretages en grundig vurdering af alternative løsninger, der bedre imødekommer den faktiske trafikudfordring ved Limfjordskrydsningen og samtidig sikrer en mere trafik og omkostningseffektiv løsning.

Med venlig hilsen | Best regards
Mark Jensen

T: +4572454509
M: +4525307376
E: maj@pwtgroup.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anker Lohmann-Hansen (anker@lohmann-hansen.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-01-2024 17:16
Bilag: Bemærkninger anlægslov.docx;

Jeg fremsender hermed høringssvar i forbindelse med udkast til anlægslov for en tredje Limfjordsforbindelse.

Med venlig hilsen

Anker Lohmann-Hansen

Indsigelse mod

Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg den 11. januar 2024

Denne indsigelse retter sig primært mod afsnittet om Trafikale forhold, afsnit 3.2 Trafikale forbedringer og muligheder.

1. indledning

Det er nærmest en skandale, at beslutningen om linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse tilbage i 2014 blev taget på baggrund af en trafikberegning i 2011 foretaget med en lokal beregningsmodel, som ikke inddrog de særlige omstændigheder omkring Limfjordstunnellen så som trængsel, variation over døgnet mv. Det er ligeledes meget diskutabelt, at beregningshorisonten kun gik til år 2020, så de store udbygninger i Aalborg især i nord og øst som AAU-området, Universitetshospitalet og byudviklingsområdet ved Stigsborg slet ikke blev inddraget.

Det gav misvisende resultater især for det alternativ (udbygning af E45 med ekstra tunnelrør), der netop skulle sikre trafikal kapacitet til de store byudviklingsprojekter.

På baggrund af 2011 beregningen fravalgte man på dette mangelfulde grundlag den såkaldte Lindholm linje, som udmærkede sig ved give en markant aflastning af det centrale byområde i Aalborg¹, og udbygningen af E45 med et ekstra tunnelrør.

Man kunne mene, at det er ansvarspådragende ikke at genbesøge de to fravalgte alternativer gennem en trafikberegning med den nye Grønne Mobilitetsmodel, som givetvis ville give et noget andet resultat, end beregningen med den gamle og simple lokale beregningsmodel.

2. Trængsel på tværs af Limfjorden

Af lovforslaget fremgår det, at *trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den*

¹ I 1974 udtaler daværende stadsingeniør Skov Madsen til Stiftstidende om den vej, Aalborg Kommune har foreslået vest om byen: "Aalborg Kommune har ikke lagt sig fast på en linjeføring. Men det står fast, at tunnelen skal føres under vandet ved Friluftsbadet (Lindholm linjen). Det er utopi at tro, at den kan føres over Egholm, for så kommer forbindelsen så langt væk fra Aalborgs centrum, at den ikke aflaster Limfjordsbroen"

anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

Det er fuldstændigt korrekt, men man mangler lige at fortælle, at på trods af talrige opfordringer vil Vejdirektoratet ikke forholde sig til, at det med stor sandsynlighed vil være endnu bedre for en mere sikker fremkommelighed omkring Limfjordstunnellen, hvor der hvert år sker ca. 100 trafikuheld eller trafikale hændelser, at der sker en ombygning af E45 og den uhensigtsmæssige udformning, især omkring Limfjordstunnellen, som Vejdirektoratet ofte har fremhævet, er nødvendig. Kun ved at vælge alternativet med en udbygget E45 med et ekstra tunnelrør kan man opnå en kapacitetsreserve, der hvor der er brug for den og en strømlinet passage af Limfjorden.

Af lovforslaget fremgår det, at en 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.

Det er korrekt, men det er slet ikke godt nok. Den begrænsede aflastning af Limfjordsbroen vil ikke være registrerbar i trafikken på Vesterbro. I limfjordstunnellen vil trængselssituationen fortsat være uholdbar i eftermiddagsmyldretiden – tilsvarende ved Bouet om morgenen.

Vejdirektoratet erkender i et ministersvar, at der var begyndende trængsel ved Limfjordstunnellen allerede i 2014. I 2014 var trafikken gennem Limfjordstunnellen ca. 75.000 køretøjer i døgnet (HDT). Det var også i 2014, at det nordjyske erhvervsliv for alvor lagde sig i selen for at få en motorvej over Limfjorden. Som fx Direktør Peter Rindebæk udtaler: "Med en 3. Limfjordsforbindelse kan medarbejdere komme på arbejde uden at skulle sidde i kø i halve timer. Dermed er der reel udsigt til, at de lange køer - der kun bliver værre i de kommende år - kan være historie".

Det holder bare ikke! De mange trafikanter, der arbejder i Aalborg, havner i 2030 i samme trængselssituation som i 2014 - vel at mærke efter at der er brugt op mod 10.000.000.000 kr. på en omfartsvej vest om Aalborg. Beregninger viser, at trafikken i 2030 i Limfjordstunnellen med en Egholm-motorvej vil være – hold nu fast – 75.000 køretøjer i døgnet.

Transportministeren har med en Egholmforbindelse på tegnebrættet ingen planer om at forbedre trafiksituationen på E45 ved Limfjordstunnellen. Det er overraskende, for det er netop usikkerheden om trafikuheld og forsinkelserne, der har stor betydning for erhvervslivets transporter.

I henhold til nye beregninger for år 2035, hvor forbindelsen over Egholm kan være nyåbnet, vil trafikken i Limfjordstunnellen være ca. 81.000 køretøjer i døgnet. Det var den trafik, der var i 2020. Mange har den omfattende trængsel og kødannelserne ved Limfjordstunnellen og ved Bouet i 2020 i bitter erindring.

Vejdirektoratet har ikke officielle tal for trafikudviklingen frem mod 2040, men en simpel fremskrivning af trafikbelastningen taler om ca. 85.000 køretøjer i døgnet i Limfjordstunnellen. Så bliver kødannelsen massiv og analog med den tilstand, der kunne aflæses på Google Maps mandag den 7.8.2023:

Tidspunkt

15.15	Begyndende trængsel ved Kridtsvinget	
15.30	Kritisk trængsel på E45 fra TH Sauers vej	Forsinkelse op til 22 min.
15.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 35 min.
16.00	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 30 min.
16.15	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 29 min.
16.30	Kritisk trængsel på E45 fra Ådalen	Forsinkelse op til 22 min.
16.45	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 21 min.
17.00	Kritisk trængsel på E45 fra Gug	Forsinkelse op til 13 min.
17.15	Aftagende trængsel på E45 fra TH Sauers vej	

Er det virkelig den situation, man stræber efter at opnå med en Egholmforbindelse, som er så ødelæggende for natur og miljø?

Af lovforslaget fremgår, at den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.

Det er ikke korrekt. Et simpelt regnestykke med udgangspunkt i et eksempel fra Vejdirektoratet viser, at dersom der sker en hændelse fx kl. 7.30 i sydgående retning i Limfjordstunnelen, og man forestiller sig, at hele trafikken fra E39 og rute 11 ledes væk fra E45 og gennem Egholmtunnelen, da vil trafikken her bryde sammen, og tilsvarende vil ske på de to relevante afkørsler til Aalborg ved Annebergvej og Ny Nibevej. Trafikken fra Frederikshavnsgrønen på E45 vil ikke kunne slippe væk fra motorvejen og må pænt holde i kø ud forbi Vodskov.

Vejdirektoratet indrømmer, at den eneste måde, man kan eftervise overflytningspotentialitet mellem E45 og E39 er ved en trafiksimulering af fx den ovenfor nævnte hændelse. En sådan har man aldrig villet gennemføre. Og man siger selv: *Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse.* Hvordan så?

3. Alternativer

I Lovforslaget nævnes ikke et ord om den voldsomme debat, der har været om den utroligt fastlåste holdning blandt forligspartierne. Der ingen tvivl om, at tiden har gjort alternativet over Egholm utidssvarende af mange grunde:

- a. Aalborgs by-mønster er i dag helt anderledes orienteret mod byudvikling i den østlige del af byen. E45 er i dag den absolut centrale trafikåre i Aalborg, og langt den overvejende del af Aalborgs erhvervsliv er orienteret mod E45.
- b. Store trafikskabende enheder er lokaliseret i oplandet til E45:
 - a. Aalborg Universitet med flere end 20.000 ansatte/studerende
 - b. Nordjyllands Universitetshospital med flere end 5.000 ansatte

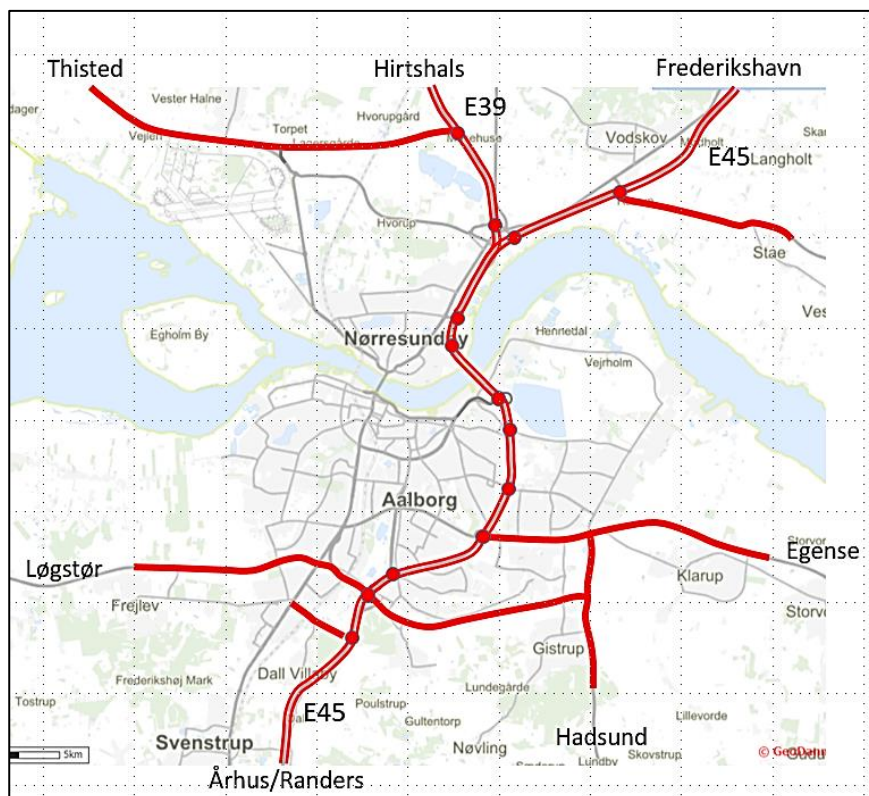
- c. Port of Aalborg og det store erhvervsområde langs Tranholmvej med op mod 10.000 ansatte
- d. Gigantium med flere end 10.000 siddepladser
- e. Aalborg bymidte via. Nyhavnsgade med byens primære handelsliv, kulturliv og privat og offentlig service – mindst 30.000 arbejdspladser

Fortsætter den store byudvikling i Aalborg Øst og på Stigsborg, vil trafikken på E45 stige yderligere. Det er Vejdirektoratet opmærksom på, idet de siger, at fortsætter byudviklingen i Aalborg Øst, kan det blive nødvendigt at udbygge E45. Så er det lige før, vi kun mangler et ekstra tunnelrør.

Der foreligger en række alternativer til løsning af de trafikale problemer omkring Limfjorden. Nævnt i historisk rækkefølge:

- a. Lindholmforbindelsen. Dette er den oprindelige linjeføring foreslået af Aalborg kommune tilbage i 60-erne, men fremlagt i sin endelige udgave i forbindelse med beregningerne i 2011. Her blev den forkastet, selvom den bedst løste op for de trafikale problemer i det centrale Aalborg og havde en samfundsnytte og pris på linje med Egholmforbindelsen. Er aldrig gennemregnet med Landstrafikmodellen eller den Grønne Mobilitetsmodel.
- b. Udbygning af E45 med paralleltunnel. Denne løsning er den klart billigste og mest kapacitetsstærke af alle. Let at udbygge i etaper og frem for alt uden væsentlige miljømæssig påvirkning af omgivelser og natur. Forkastet i 2011. Lav nettokapitalværdi. Idegrundlag tidligere fremsat af undertegnede. Er aldrig gennemregnet med den nye Landstrafikmodel eller den Grønne Mobilitetsmodel.
- c. Egholmforbindelsen – omfartsvej vest om Aalborg. Medfører ringe trafikal aflastning af det centrale byområde og af Limfjordstunnellen. Har voldsomme konsekvenser for natur og miljø i området ved Egholm. Påfører tusinder af nyere boliger ny trafikstøj. Idegrundlag måske Region Nordjylland, der burde kæmpe for natur og miljø, men som næppe kendte konsekvenserne på det tidspunkt. Er gennemregnet med både Landstrafikmodel og den grønne mobilitetsmodel. Dyr løsning og lav nettokapitalværdi.
- d. Cityforbindelsen er en ny løsning fremsat af professor Otto Anker Nielsen, DTU. I al sin enkelhed søger han med dette forslag at løse to problemer på en gang: Nedlæggelse af Kridt-svinget, som er en forbandelse for E45, hvilket Vejdirektoratet er enig i, og tilføjelse af en direkte, kapacitetsstærk forbindelse mellem Aalborg Bymidte og det nordlige opland. Er aldrig gennemregnet med nogen trafikmodel.

De to løsninger, som ligger lige for at vælge som alternativ til en miljøødelæggende Egholmforbindelse, er dels en Cityforbindelse eller en udbygning af E45 med en paralleltunnel med alternerende vognbanefordeling afhængig af den konkrete trafikbelastning. Transportministeren har gentagne gange nægtet at lade Vejdirektoratet gennemregne de to løsningsforslag med den Grønne Mobilitetsmodel, selvom Vejdirektoratet har meddelt, at det vil være en overkommelig opgave. Det er ganske uforståelig og grænsende til det ansvarspådragende i tilfælde af en efterfølgende miljøsag.



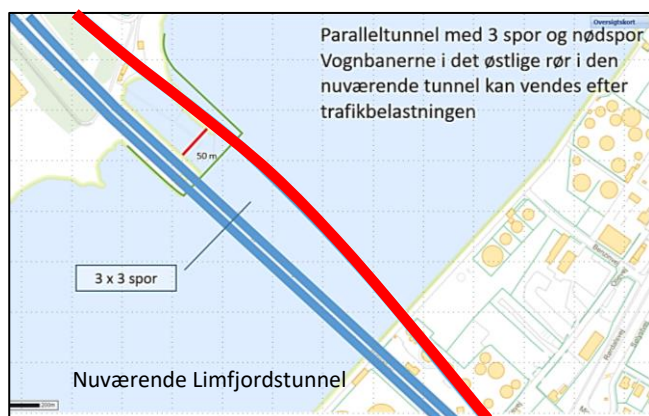
Forslag til basisvejnet som fælles grundlag for de to alternative løsninger: En Cityforbindelse og en udbygning af E45 med ekstra tunnelrør.

I nord suppleres med en motortrafikvej mellem E39 og rute 11 mod Thisted.

I syd suppleres med en ny adgangsvej til City Syd.

Ingen af de foreslåede vejudvidelser eller nyanlæg påvirker de omgivende miljø og natur i væsentlig grad.

Det bemærkes, at Egholm og Limfjordsområdet lades ubørt.



Paralleltunnel



Cityforbindelse

Når E45 ombygges til normal motorvejsstandard øges kapaciteten dramatisk. De mange flettemanøvrer bortfalder. Vognbaneskit og opbremsninger reduceres betydeligt. Det er realistisk at opnå sædvanlig motorvejskapacitet: 85 - 90.000 køretøjer i døgnet.

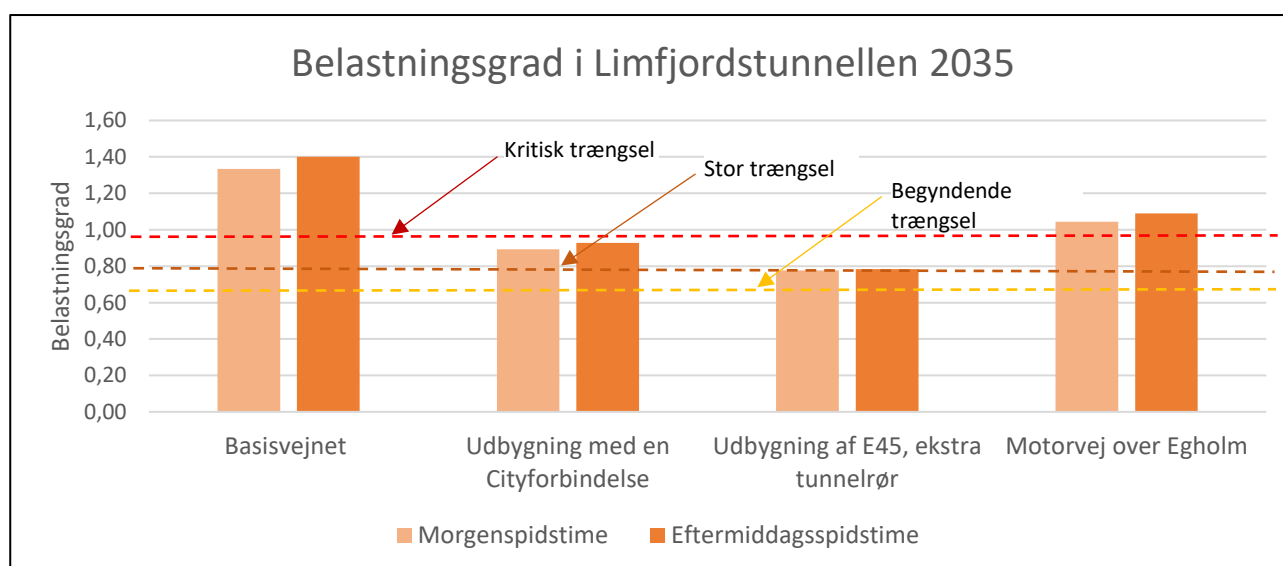
Vigtigst er måske, at antal trafikuheld og fremfor alt de mange hændelse på E45 vil om ikke bortfalde, så dog reduceres til gennemsnittet for motorvejsstandard. Trafikanterne kan regne med at kunne passere Limfjorden uden forsinkelser.

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets beregning af trafikken over Limfjorden i 2035 og fordeling af trafikken på de relevante alternative løsninger for en 3. Limfjordsforbindelse kan trafikken over Limfjorden opgøres således:

	Limfjordsbro	Limfjordstunnel	Fjordkrydsende trafik
Basisvejnet	36.200	104.500	140.700
Udbygning med en Cityforbindelse	32.000	86.000	146.000
Udbygning af E45, ekstra tunnelrør	34.000	113.000	147.000
Motorvej over Egholm	32.600	80.900	149.800

En Egholmforbindelse vil som omfartsvej tiltrække ny trafik i lidt større omfang end de øvrige. De to alternative løsninger skaber frem for alt langt bedre fremkommelighed på tværs af Limfjorden, der hvor der er behov for det, og ikke vest for Aalborg hvor den trafikale efterspørgsel er mindre.

En Egholmforbindelse vil aflaste Limfjordstunnellen i så begrænset omfang, at der allerede i 2035 vil være kritisk trængsel – et problem som vil forværres seriøst frem mod år 2040, hvor trængslen vil af samme størrelsesorden som i 2023 med forsinkelser på op mod 30 minutter i spidstimerne.



I Lovforslaget oplyses, at med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse (over Egholm) forventes knap 150.000 køretøjer i 2035 at krydse Limfjorden ved Aalborg, hvilket er en stigning fra 140.700 uden den nye forbindelse.

Ifølge trafikmodellen vil Egholmtunnelen blive benyttet af 36.200 køretøjer i et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2035. Trafikken vil bestå af bilister, som uden den 3. Limfjordsforbindelse enten ville benytte Limfjordstunnellen, Limfjordsbroen eller have undladt at foretage turen over Limfjorden. Den ekstra trafik, som skyldes ny eller forbedret infrastruktur, betegnes som et "trafikspring".

Vejdirektoratet har i anden sammenhæng tilkendegivet, at muligheden for anvendelse af kollektiv transport som alternativ til bil er så godt som ikke eksisterende i en nordjysk sammenhæng, da tilbuddet om kollektiv transport er ringe i forhold til bilbenyttelse.

Ligeledes har Vejdirektoratet oplyst, at en udvidelse af E45 som anført vil have en effekt i forhold til et trafikspring på tværs af Limfjorden af næsten samme størrelse som med en Egholmforbindelse.

4. Erhvervsliv

I lovforslaget nævnes, at fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere.

Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Det er vigtigt, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Erhvervslivets transporter er helt afhængige af, om Limfjordstunnelen er fuldt passabel.

Det er helt korrekt, at trængselsproblemerne ved især Limfjordstunnelen er et seriøst problem. Det skal løses – ja det burde for længst være løst, men Transportministeren ønsker øjensynligt ikke, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden på E45. Vejdirektoratet er fuldt bevidst om problemets omfang og karakter, men kan ikke komme igennem med selv mindre forbedringer.

Videre hedder det, forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser. Helt enig – det har især betydning for vurderingen af en udbygning af E45.

Vejdirektoratets beregninger viser, at den del af Vendsyssel, som benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnelen på et niveau svarende til år 2020. Det vil sige med kødannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser. De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, men har de mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, så hænger også de i trængslen ved Limfjordstunnelen.

Erhvervslivet ved godt, at den eneste løsning, som kan samle alle interesser i Nordjylland er en udbygning af E45 fra Svenstrup til Bouet incl. ekstra kapacitet ved Limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 vil løse alle problemer for trafikken fra Vendsyssel. En udbygningsløsning er skånsom over for naturinteresser, fauna og miljø og vil sikre en større trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden, der hvor der er brug for den. Og ikke mindst er den billigere.

5. Konklusion

Det foreliggende oplæg til en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse er desværre særdeles mangelfuldt, når vi taler om den trafikale begrundelse for valget af en linjeføring over øen Egholm. Det er næsten utilgiveligt, at Transportministeren ikke har ønsket at bringe andre løsninger i spil – løsninger som i langt højere grad end den valgte linjeføring vest om Aalborg er nutidige i deres afvejning af trafikale fordele i forhold til miljø og naturinteresser.

Egholmmotorvejen tilfører naturen omkring Aalborg et voldsomt anlægsprojekt, som på hele strækningen belaster naturinteresser. I syd belastes Østerådalene med et ekstremt udfletningsanlæg (varianten). Vest for Hasseris skærer vejen gennem Hasseris Enge, som kunne bidrage til biodiversitet og CO2 fangst. Ved krydsningen af Limfjorden i en tunnel belastes det lavvandede område med risikabel gravearbejde i fjordbunden. Egholm krydses på en dæmning. Lavbro til "Verdens Ende" tværs gennem rekreative områder vest for Aalborg/Nørresundby.

På hele strækningen belastes natur og mennesker med ny støj op til grænsen på 58 dB. Samtidig sker der ingen hørbar reduktion i støjniveauet på de veje som aflastes for noget trafik.

Hvis Vejdirektoratets spådom om at Aalborg kommune fortsætter udbygningen i Aalborg Øst og Nord, så er der ingen vej uden om. Så skal kapaciteten på E45 - i det mindste på strækningen Humlebakken – Bouet udvides. Det er Motorring 3 om igen.

Derfor er konklusionen:

Enten udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør

eller

Man bygger en motorvej over Egholm og udbygger E45 med et ekstra tunnelrør

Man kan undvære en motorvej over Egholm –
man kan ikke undvære en velfungerende E45

Med venlig hilsen
Anker Lohmann-Hansen
Risbjergvej 9, Gistrup

Problemer ved Fjordkrydsningen	Egholmforbindelse		Udbygning af E45 m. Tunnel
Trængsel ved Limfjordsbroen	Løser ikke		Løser ikke
Trængsel i Limfjordstunnellen	Reducerer på kort sigt	Løser ikke	Løser
Aflastning af Midtbyen	Løser ikke		Løser ikke
Belastning af E45 gennem Aalborg	Løser delvis		Løser
Nye tilslutningsanlæg på E45	Løser ikke		Løser
Forbindelse til City Syd	Løser		Løser
Forbindelse til Jammerbugt	Løser		Løser
Sammenhæng med byudvikling	Løser ikke		Løser delvis
Erhvervstilgængelighed	Løser delvis		Løser
Problemer/trafikuheld ved Bouet	Løser delvis		Løser
Trafikuheld v. Limfjordstunnellen	Løser ikke		Løser delvis
Redundans	Løser delvis		Løser delvis
Naturbelastning	Voldsom		Nej
Beskyttede dyrearter	EU problemer		Nej
Vandindvindings interesser	Trussel		Nej
Støj påført nye områder	Rammer mange		Nej
CO2 effekt	Stor		Ret stor
Samfundsnytte	Ingen		Positiv, sandsynligvis
Anlægsomkostninger	Meget store, godt 9 mia. kr.		Store, ca. 6 mia. kr.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ulrich Böttger (ulrich@egholm51.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 11-01-2024 16:45

Den forkerte løsning på de trafikale problemer

Der er mange problemer med den foreslåede motorvej vest om Aalborg over Egholm (forrentning, støj, asbest, klima, natur m.m.), men det helt centrale problem er, at Egholmmotorvejen i bund og grund er en dårlig løsning!

Udgangspunktet for hele projektet er trængselsproblemerne på E45 ved Limfjordstunnellen, men Egholmmotorvejen vil ikke afhjælpe trængselsproblemerne i tilstrækkeligt omfang. Få år efter den forventede afslutning af projektet vil trængslen i tunnelen forventeligt være den samme som i dag, og så er vi lige vidt!

Egholmmotorvejen vil i øvrigt ikke gøre det nemmere at afvikle trafikken, når der sker uheld i tunnelen.

Der findes alternative løsningsforslag, som fx en udvidelse af Limfjordstunnellen, og de bør undersøges på lige fod med Egholmmotorvejen.

Opgaven er at løse trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen – ikke at skabe en motorvejsforbindelse til Aalborg Lufthavn!

Mvh Ulrich W Böttger

Annekærvej 3
8250 Egå

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Dårlig trafikal løsning
Sendt: 11-01-2024 16:15

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm: **Etablering af en motorvej vest om Aalborg vil ikke løse de trafikmæssige trængselsproblemer**

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

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

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

- Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnsplænvej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.

- En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen " Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden", december 2022.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Leif Ginnerup (ginnerup@gvdnet.dk)
Titel: Vedr.:Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 12:35

Transportministeriet og Transportministeren

Jeg er imod Egholmlinjen! Jeg vil have et retvisende beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratets opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse udgør et mangelfuldt politisk beslutningsgrundlag, da man ikke har lavet en tilsvarende vurdering af den østlige forbindelse.

Jeg forstår ikke politikkerne, der ønsker en vestlig forbindelse, selv Aalborgs borgmester der i sin tid gik på valgt for en østlig forbindelse har ændret holdning og hvorfor?

Den eneste grund til at vores borgmester med andre ønsker en vestlig forbindelse må være, at på den måde får Aalborg to store anlægsprojekter, da vores nuværende forbindelse stadig vil være nødvendig med udvidelse når Egholm-forbindelsen er færdig om ca. 10 til 12 år.

Aalborg får også løst trafikproblemet i og City Syd og Skalborg Bakke for statsmidler i stedet for selv at bekoste en løsning.

Vores politikere kan ikke være det bekendt, det gælder både de lokale og dem på Christiansborg. De har fået så mange relevante input fra lokale trafikforskere, men sidder alle argumenter helt overhørige.

Det kan ikke være rigtigt at skatteborgerne i hele landet skal belastes med to projekter der tilsammen vil udgøre 11-12 mia., når problemet ved Limfjorden kan løses for ca. 4 mia. Differencen på de ca. 7-8 mia. er der rigeligt huller at lukke, her tænkes på ældreområdet, sundhedssektoren og støjreducering på nuværende veje. Dette er kun et lille udpluk hvad diff. kunne bruges til, men der mange flere.

En vestlig forbindelse har følgende negative punkter:

Koster ca. det dobbelte af hvad et østlig ekstra rør vil koste, incl. en afkørsel fra E45 til City Syd og ekstra støjdæmpning for beboerne der er generet af støj fra E45.

Når Egholm-forbindelsen er færdig, vil der i den nuværende tunnel være det samme pres på som i dag, problemet med kø og uheld løses ikke, da trafikken stiger med det Egholm-forbindelsen forventer at aflaste.

Egholm-forbindelsen ligger alt for tæt ved Hasseris Enge, det vil blive et støjhelvede for alle de beboer der er flyttet ind i de nye bebyggelser. Det er helt uforståeligt at Aalborg Kommune har udstykket Hasseris Enge, når man ved hvilken støj der vil blive med en vestlig linieføring.

Der hvor Egholm-forbindelsen skal krydse Limfjorden er der meget store depoter af asbest fra den tidligere Eternitfabrik, mig bekendt er der ikke i VVM-undersøgelse taget hensyn til disse depoter, hverken økonomisk eller den sundhedsrisiko det vil være for Aalborgenserne, vi har stadig efterveerne fra Eternitfabrikken i tankerne.

I 2000 udgav Aalborg Kommune et meget flot folder med en "**Helhedsplan for nuværende og fremtidig arealanvendelse i Drastrupområdet**" med en vestlig linieføring har byrådet ikke skævet ret meget til ovennævnte plan.

Linjeføringen vest om Aalborg kommer særdeles tæt på Drastrup kildeplads, hvorfra Aalborg vandforsyning modtager 1/3 af det samlede vandforbrug til Industri og husholdninger. I helhedsplanen for Drastrup-området står der bla. at fremtidig forurening skal forebygges. Der må ikke benyttes sprøjtemidler. Alle tiltag udføres med størst mulig hensyn til beskyttelse af grundvandet på kort og lang sigt.

Til sidst men ikke mindst er der EGHOLM, hvor mange byer har et naturområde der besøges af ca. 100.000 mennesker om året der kun ligger i en afstand på 5 min med færge fra Aalborg.

Den uspolerede natur der er på Egholm, vil blive ødelagt hvis Egholm-forbindelsen bliver vedtaget.

Med venlig hilsen

Leif Ginnerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@ineta.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:14



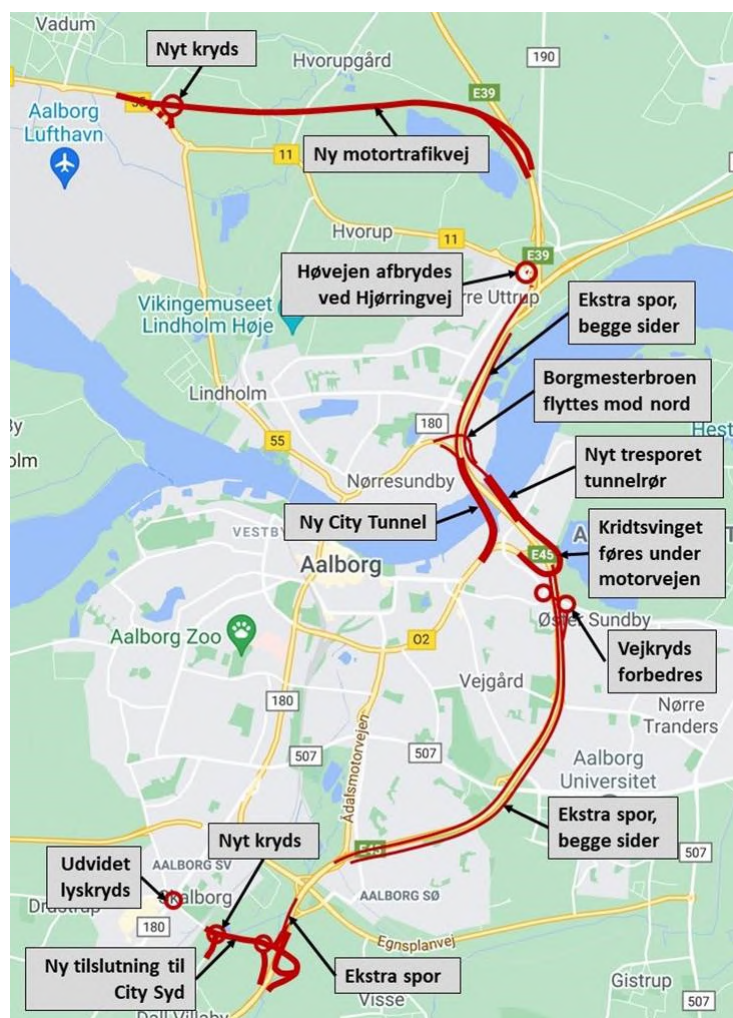
Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@ineta.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse E45 med udvidelser er bedst

Limfjordsforbindelsen med E45 og Limfjordstunnelen er den klart bedste linjeføring og meget bedre end den foreslåede 20 km motorvej vest om Aalborg og over øen Egholm.

Trafikanterne, der dagligt krydser Limfjorden, foretrække i langt overvejende grad at benytte E45 fremfor Egholmmotorvejen. Det har statens regnemodel, Landstrafikmodellen, dokumenteret. Det er endog så tåbeligt, at Egholmmotorvejen ikke vil flytte nær nok trafik over fra E45, og det betyder, at trængslen ved E45 og Limfjordstunnelen vil fortsætte hvis Egholmmotorvejen bliver bygget. *Politikerne har hidtil vist sig parate til at ofre nu 7,8 mia. kr. på et projekt, der ikke tilfredsstiller behovet.*



Alternativet er oplagt. Ved ganske enkelt at gennemføre et antal udvidelser ved E45, kan man få en løsning, der vil sikre, at trængslen bliver fjernet mange år frem i tiden, og – modsat Egholmmotorvejen – give værdi for samfundet.

Den langt største opgave er at få bygget et ekstra tunnelrør, så det midterste rør af de tre kan indrettes med skiftende trafikretninger, sydgående om morgenen og nordgående om eftermiddagen. Det er lavet andre steder i verden med stor succes. Det nye tunnelrør vil på sydsiden ligge direkte på kridt og kan bedst placeres helt tæt øst for den eksisterende tunnel. Udløbet på nordsiden placeres 50-60m længere mod øst.

Kridtsvinget har som bekendt i mange år været et problem, da det er en stor begrænsende faktor for trafikken om eftermiddagen. Løsningen her er at lave en tunnel ind under motorvejssporene, så trafikken mod nord føres ind fra højre side. Med længere tilkørsler, vil trafikken komme til at glide som normalt.

Som antydnet på figuren kan man i stedet for et ekstra tunnelrør og ændring af Kridtsvinget anlægge en ny tunnel "CityTunnelen" vest for og dermed fjerne Kridtsvinget. Det afgørende er, at man med begge løsninger kan skave rigelig ekstra kapacitet, der hvor behovet er.

Motorvejskrydset Vendsyssel ved Bouet har de seneste år givet anledning til kødannelser om morgenen, idet fem spor her på en lille strækning skal flettes til tre spor. For at løse dette problem

foreslås det at anlægge en ny motortrafikvej fra E39 nord for Bouet til Vadum. For det første vil det give direkte adgang fra vest til motorvejen og aflaste Lindholm/Nørresundby samt fra alle retninger aflaste Høvejen, der så kan afbrydes ved motorvejskrydset Vendsyssel.

Yderligere indgår i udvidelserne at lave en direkte tilslutning fra E45 til City Syd, f.eks. ved rasteplads Dall. Det vil tilgodese det store behov at aflaste Skalborg og Hobrovej/Skalborg Bakke.

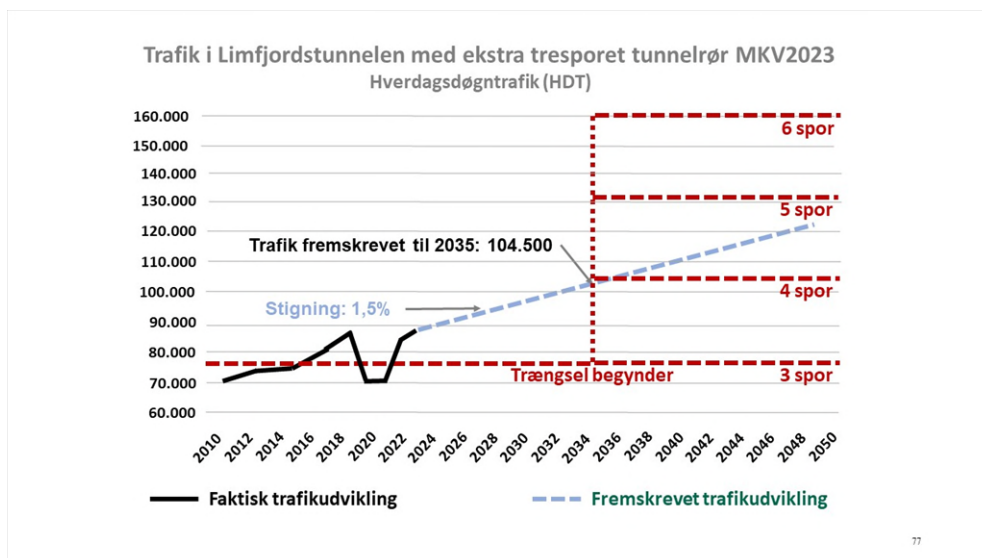
Parallelt med disse udvidelser skal der over tid etableres *ekstra spor på hele motorvejen fra Bouet i nord til Dall i syd*. Det betyder også, at *et antal broer skal fornys*.

Det største behov for *eksproprieringer* hænger sammen med, at nogle olierør og tankinstallationer umiddelbart syd for fjorden skal flyttes/fjernes (de skal jo nok alligevel snart fjernes som følge af udfasning af fossile brændstoffer). Udvidelser af motorvejen fra to til tre spor kan stort set alle steder gøres uden behov for yderligere arealerhvervelse, idet midterrabatten kan reduceres og sporbredden kan formindskes. Forøgelse af antal spor fra tre til fire vil dog kræve inddragelse af 3-4m i hver side. En del ramper bør forlænges i samme anledning. Det er væsentligt at pointere, at der alt i alt kun kræves *eksproprieringer i begrænset omfang* sammenlignet med mængden ved Egholmmotorvejen.

Som nævnt vil disse udvidelser tilsammen give langt den bedste løsning og uden den lange liste af ulemper, som Egholmmotorvejen vil medføre. Arbejdet kan endog gennemføres hurtigere, i etaper og til meget lavere pris.

Ekstra tunnelrør

Egholmlinjen skal forkastes, og al fokus bør rettes imod den eksisterende E45 linjeføring. Hvis man i stedet tilføjer et ekstra tresporet rør og trafikken i det midterste rør vendes efter behov, vil kapaciteten i spidsbelastningsperioderne potentielt blive fordoblet (fra tre spor til seks spor). Selv med fremskrivning af trafikken som i MKV2023 vil kapaciteten være stor nok mange år frem i tiden. Almindelige kødannelser vil blive fjernet. Det illustreres af den vedhæftede principielle figur, nemlig afstanden mellem den blå og de røde grænser. Vejdirektoratet har i høringssvaret ved VVM2011 udtalt, at "anser løsningen med reversibel tunneltrafik for at have en utilstrækkelig restkapacitet". Dette er en ganske usand udtalelse og jeg kræver en begrundet forklaring. Jeg beder derfor om, at I seriøst tager faglig stilling til dette alternativ. Der er sikkert behov for flere forandringer, og lad os få vist, hvad der kan lade sig gøre. Kom med seriøse bedømmelse af alternative muligheder?



Der vil naturligvis være behov for yderligere tiltag som f.eks. ekstra spor, og et projekt med et ekstra tunnelrør kan hensigtsmæssigt planlægges, så en samlet opgradering sker gradvist. Tunnelrøret er den absolut største enkeltpost, men andre forbedringer kan samtidigt eller efterfølgende udføres i nøje fastlagte trin og forskydes i takt med behovet. Prisen for sådanne ekstra forbedringer vil være småbeløb i forhold til selve tunnelrøret, men en ændret placering af omkostninger i tid kan få betydning for samfundsøkonomien. Ser VD en sådan tilgang som en vigtig fremgangsmåde? Der er således behov for en proaktiv indsats på området!

Er Limfjordstunnelen sikker nok?

Der kan komme uforudsete driftsmæssige og trafikale hændelser, som kan få uoverstigelige konsekvenser for Limfjordstunnelen. F.eks. ved vi, at der en gang imellem transporteres farligt gods gennem tunnelen og noget kan være brændbart eller endog eksplosivt. Hvis en brand udvikler sig i tunnelen eller noget eksploderer, siger det sig selv, at visse dele kan blive beskadiget. Armeringsjern kan i værste tilfælde blive blotlagt eller det elektriske udstyr, signaler, kabler og lign. kan blive beskadiget. Alle ved også, at en terrorhandling ikke kan udelukkes. Tunnelen kan altså blive påvirket i så alvorlig grad, at et eller måske begge rør skal spærres i nogen tid.

Konsekvenserne af en alvorlig beskadigelse af tunnelen kan være enorme. Hvis bare lavt sat 25.000 private bilister af hverdagstrafikkens rundt regnet 80.000 køretøjer hver dag skal finde nye ruter og forårsage i gennemsnit en times længere transporttid morgen og ligeså aften til 100 kr./time, koster det $25.000 \times 2 \times 100 = 5$ mio. kr./dag. Hvis desuden 10.000 erhvervsansatte oplever det samme til 500 kr./time, koster det $10.000 \times 2 \times 500 = 10$ mio. kr./dag (enhedspriserne ifølge VD fra 2021). Dertil bør tillægges brændstof, øget risiko for ulykker (evt. med personskaade og dødsfald), samt øget miljøbelastning. En lukning af tunnelen giver altså et uhyrligt samfundsmæssigt tab på over 15 mio./dag, eller mere end 3 mia. kr. pr. år.

Alvorlige uforudsete hændelser skal derfor helt selvfølgelig forebygges eller forhindres. Der skal til alle tider udvises stor ansvarlighed vedrørende opretholdelse af E45. Trafikken her må under ingen omstændigheder forhindres. Det siger al sund fornuft. En vestforbindelse vil ikke være ideel, da mange vil blive tvunget til at køre længere udenom og

gennem Aalborg by. Det gælder ikke mindst for redningskøretøjer til hændelser nord for fjorden. En udvidelse i E45 linjeføring med et tredje tunnelrør er derimod mere hensigtsmæssigt og fleksibel via de mulige omstillinger. Aktuelle udfordringerne kan dermed bedre afhjælpes. Sikkerhed vedrørende tunnelen er et bredspektret emne, der bør tages alvorligt. Spørgsmålet er, om der udvises tilstrækkelig ansvarlighed eller om myndighederne i for høj grad blot lukker øjnene for alvoren.

Gradvise forbedringer/udvidelser

Transportministeren har politisk advokeret for, at planlægningen af infrastrukturen skal være sammenhængende og gælde en del år frem. Det er meget fornuftigt, men historien viser desværre noget andet, og i den nuværende situation er der kun lidt indikationer på, at infrastrukturaftaler kan deles i mindre projekter, der strategisk hænger sammen over en årrække. Ingen kender naturligvis udviklingen 50-60 år frem, men der bør trods alt gøres et forsøg på at se på de mest fremherskende udviklingstendenser, sådan som de kommer til udtryk af internationale eksperter. Er VD overordnet set enig i dette?

Den teknologiske udvikling på transportområdet er en afgørende drivkraft til underbygning af nye mobilitetsløsninger, og det vil naturligvis fortsætte. Alle nye køretøjer er spækket med elektronik, mikrocomputere, sensorer, aktuatorer, kameraer, osv., så udtrykket, at køretøjer mere og mere tenderer til at være "computere på hjul", er ret så dækkende. Yderligere investeres der umådelige summer i udvikling af software til alle former for køretøjer, så vi ser nærmest ingen grænser for fantasien.

På en række områder vil de aktuelle teknologier gennemgå en glidende fremtidig udvikling. Trådløs kommunikation vil gå fra 5G til 6G osv., hvilket vil give mulighed for at køretøjer, sikringssystemer, signaler, osv. kan udveksle data indbyrdes med højere hastighed og større pålidelighed. Computerkraft vil fortsat blive forøget og være grundlag for gradvis udnyttelse af selvkørende funktioner, og biler vil kunne køre tættere efter hinanden (trådløs sammenkobling).

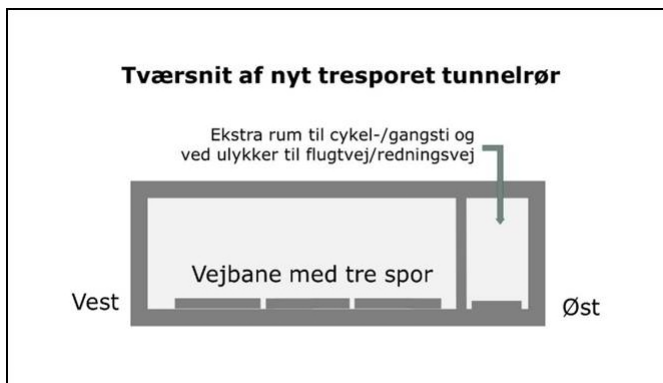
Det er ganske enkelt en stor mangel ved dette MKV-arbejde her i 2023, at der stort set ikke gøres noget for at vurdere i bare nogen grad, hvilken indflydelse nye teknologier vil få over de nærmeste år af den nævnte 60-årige horisont. Des flere spor en motorvej har, des større er mulighederne for at anvende nye sikre teknologier.

Fleksibilitet er i det hele tager et centralt emne, for ud over ovennævnte muligheder, vil en større kapacitet på E45 betyde flere muligheder for også at tilgodese den kollektive transport. F.eks. vil man kunne prioritere ydersporet til buskørsel. Mere plads på vejene vil naturligvis også være gavnligt for undgåelse af uheld, og skulle de opstå vil redningskørsler af enhver art også lettere og mere sikkert kunne afvikles. Det skal understreges, at disse muligheder for fleksible omstillinger ikke kan tilvejebringes ved anlæggelse af Egholmmotorvejen.

Nyt tunnelrør med cykel/gangsti/flugtvej

Et nyt tunnelrør skal give mulighed for at det midterste rør med tilpas slange overledningspladser, underført Kridtsving og med tidssvarende automatik kan omstilles til nord- eller sydgående trafikretningen efter behov. Det nye rør kan og bør derfor lægges umiddelbart øst for den eksisterende tunnelmunding på sydsiden, se figur. Det er vigtigt for at have fleksibilitet til at lede trafikken ind i op til seks spor. Er VD enig i, at tre rør med reversible trafikretninger giver en meget hensigtsmæssig udnyttelse af kapaciteten?

Da røret faktisk vil ligge på land (kridt) næsten helt ned til midt under fjorden, vil det ikke genere den eksisterende tunnel i denne ende. Ved nordenden bør der skabes lidt afstand (50-70 m) til den eksisterende tunnel. Er der rent teknisk nogen overordnede hindringer for denne løsning?



Et ekstra tunnelrør bør naturligvis have en mulig flugtvej, det vil være meget hensigtsmæssigt at ofre lidt ekstra beton og lave passagen bred nok til at den i det daglige kan fungere som en cykel-/gangsti som vist i figuren af tværsnittet. Det vil være bekvemt for rigtig mange og utvivlsomt noget, som mange vil tage imod det med kyshånd, nu hvor cyklisme vinder kraftigt frem. Er VD principielt enig i dette?

Kørselsafgift er en afgørende parameter for begrænsning af trængsel

Mogens Fosgerau er professor i økonomi ved Københavns Universitet og en af landets førende trafikøkonomer. Han gav 15. apr. 2021 i Weekendavisen tydeligt udtrykt sin frustration over manglende handling vedrørende reduktion af CO₂ udledningen. Effekten af at bygge flere motorveje er meget begrænset og kun for en tid. Hvis politikerne for alvor vil reducere CO₂ i transporten er der ét enkelt og effektivt værktøj. De skal kappe kilden til forureningen og indføre en afgift, så fossile brændstoffer bliver dyrere. Pris er en afgørende parameter, der kan få folk til at ændre adfærd. Anvenderen skal betale. Er VD enig i denne udtalelse? Er VD derfor også enig i at dette forhold bør der redegøres for, når der skal opstilles alternativer til det at bygge nyt? Det er et krav i VVM-direktivet og det bliver udmærket efterlevet i andre lande, f.eks. vores naboland Sverige.

Portalbygning?

I VVM'en står der ingen steder beskrevet en udformning af en portalbygning, hverken ved syd- eller nordenden af tunnelen. Det er heller ikke visualiseret. Det er en alvorlig mangel, at det ikke er beskrevet klart. Hvis en sådan bygning vil rejse sig op over terrænet (som ved den eksisterende Limfjordstunnel), vil det være ret markant og vil skæmme særdeles meget. Afklaring udbedes.

Visualisering ved jernbane og Thistedvej mangler

I VVM'en er der lavet mange fine visualiseringer, men på et af de mest betydende steder mangler der en synliggørelse. Det gælder ved dobbeltoverføringerne af jernbanen til lufthavnen og Thistedvej. Det er jo en særdeles kluntet og grim løsning. Motorvejen skal jo bl.a. føres over meget tæt ved den helt nye bro, hvor Thistedvej føres over den nye jernbane. Det er jo ret betænkeligt, at denne visualisering er "glemt". Det kan jo ikke være en bevidst undladelse, vel?

Ekstra tunnelrør påstås at være en "ikke robust løsning"

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker i VVM2011 høringsnotatet, at "det anses for tvivlsomt, om forslaget til et ekstra tunnelrør med reversibel trafik i midterste rør kan tilgodese ønsket om en robust løsning for den fjordkrydsende trafik". Det må betragtes som en særdeles overfladisk udtalelse, som kræver en dybere begrundelse. Jeg må gå ud fra, at VD bakker op om udtalelsen, så hvad er betragtningen i dag? Der er jo vedrørende robusthed ikke ændret væsentligt i den mellemliggende tid. Faktum er, at et ekstra rør med reversibel trafik i midterste rør vil give en 100 % kapacitetsforøgelse i myldretiden (fra tre spor op til seks spor). Det forudsætter naturligvis visse andre ændringer, men i denne sammenhæng er det småting, såvel teknisk som prismæssigt.

Ekstra tunnelrør påstås at være en "ikke fremtidssikret løsning"

I VVM 2011 høringsnotatet skrives: "Vejdirektoratet har foretaget en skitse-mæssig optegning af den foreslåede løsning (i relation til et ekstra tunnelrør) 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 det midterste rør skal have en væsentlig større udstrækning. Det er Vejdirektoratets samlede vurdering, at forslaget ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning". Selvfølgelig skal visse andre forbedringer foretages, men at påstå, at det ikke er en tilstrækkelig fremtidssikret løsning må betegnes som en særdeles overfladisk betragtning. Der er jo kun tale om relativt små tekniske udfordringer, som naturligvis skal udformes efter gældende vejtekniske og vejgeometriske standarder. En nærmere forklaring på udtalelsen kræves!

Kapacitet af tre spor ud af ni ved løsning med et ekstra rør

I høringsnotatet til VVM 2011 stod der: "Vejdirektoratet har foretaget kapacitetsvurderinger i en 2020-situation af en tunnellostning med i alt 9 kørespor, og med en forudsat trafikstigning svarende til normalvækst-scenariet. Trafikken i tunnelen er retningsmæssigt fordelt således, at den sydgående/nordgående trafik om morgenen er fordelt med hhv. 61/39 % af den samlede trafik. Om eftermiddagen er den sydgående/nordgående trafik fordelt med hhv. 41/59 % af den samlede trafik. De kapacitetsmæssigt kritiske situationer forekommer for trafikken i myldretiden i den mindst belastede retning, hvor der kun er 3 spor til rådighed. Aktuelt er det for den sydgående trafik i eftermiddagsmyldretiden. En kapacitetsberegning, hvor der er taget højde for trafikens sammensætning (andel af lastbiler) og den aktuelle lange stigning mod syd, viser, at der i 2020 vil være en kapacitetsudnyttelse på ca. 84 %."

Denne udtalelse blev altså i høringsnotatet brugt som en kritik af at anlægge et ekstra tunnelrør på basis af en ganske uhørt forenkling af forholdene. Der foreligger jo nu meget præcise målinger opdelt på meget mindre perioder, hvorfor en konkret databaseret redegørelse efterlyses. I citatet henvises også til stigningen sydpå ved tunnelen, men denne strækning er jo netop i mellemtiden forbedret med et ekstra spor.

Fuldt udnyttet kapacitet ved E45 tunnelen

VD har i opsamlingsnotatet fra borgermødet 24. marts 2021 på side 8 svaret med følgende udtalelse: "En større trafikal stigning i Limfjordstunnelen vil uundgåeligt lede til mere trængsel, og dermed mere tabt tid for trafikken på E45. Det vil samlet set skabe grobund for større tidsgevinster ved en Egholmlinje og dermed bedre samfundsøkonomi. Da det ikke er modelberegnet, er der selvfølgelig en usikkerhed, men umiddelbart er det derfor forventningen at yderligere trafikal stigning på E45 end de 1%, vil indebære større trafikale gevinster ved Egholmlinjen."

Jeg kender godt sammenhængen i trafikken mellem de to linjer og ved, at et fald i trafikbelastningen ved Limfjordstunnelen vil give en øget tidsgevinst og være en samfundsøkonomisk fordel for Egholmforbindelsen. Men det kan jo ikke isoleret set begrunde, at Egholmlinjen har den ønskede værdi. Man må da tilsvarende beregne, hvad samfundsøkonomien har af betydning for en udvidet tunnel og øgning af spor på E45 vil betyde. En større forøgelse af kapaciteten vil jo på samme måde øge tidsgevinsten. En nærmere beregning med GMM er påkrævet og nødvendig

for at få et retvisende grundlag. Ind til ny har myndighederne bevidst forhindret en sammenlignelig beregning.

Ekstra tunnelrør ved Limfjordstunnelen koster ca. 5 mia. kr.

VD har i opsamlingsnotatet fra borgermødet 24. marts 2021 udtrykt, at et ekstra rør ved Limfjordstunnelen med "omfattende ombygning af E45 i området omkring Limfjorden" vil koste 4 mia. Projektleder Niels Fejer Christiansen sagde det på borgermødet! Det er jo en særdeles god udtalelse, som i øvrigt stemmer overens med jeres egne beregninger. Egholmtunnelen og lavbroen over Østerå koster 3,5 mia. kr. tilsammen, og det svarer altså meget godt med prisen for et ekstra tunnelrør ved E45 inkl. de omtalte "ombygninger".

Nedsat sporbredde og inddragelse af nødspor

Det er hævdet fra flere sider, at en udvidelse af E45 motorvejen også skal indebære ekstra spor i begge sider syd for Limfjordstunnelen. Det er rigtigt at et par fra-/tilkørsler er udfordret og skal forbedres, men to+to spor på motorvejen er tilstrækkelige i mange år endnu på langt den største del af den samlede strækning helt til Svenstrup. En afgørende ny udvikling vil utvivlsomt blive aktuel inden for nogle år. Nye transportteknologier vil gøre det muligt, at sporbredden kan nedsættes i visse overhalingsspor som følge af nye bilers teknologier, f.eks. 5G telekommunikation. Ligeledes kan det sædvanlige nødspor udnyttes i visse perioder og på særlige strækninger, så en tosporet motorvej med nødspor kan udnyttes som tre spor, en tresporet som fire spor, osv. Den nuværende motorvej ved tunnelen vil derfor kunne få tilstrækkelig kapacitet nogle år frem og således éntydigt dokumentere, at etablering af ekstra kapacitet ved Limfjordstunnelen som beskrevet vil give en væsentlig synergieffekt og medføre en relativ stor gevinst. Det kan etableres andre steder i verden og så kan det vel også her. Jeg beder om VD's faglige vurdering.

Nye trådløse alarmteknologier

Elektronisk trådløs indmelding af ulykkessteder og tilsvarende mulighed for modtagelse af signaler fra alarmcentraler er allerede på vej, og en lille specialenhed til ældre køretøjer kan gøre, at det vil kunne udbredes til alle. En obligatorisk løsning vil bane vejen for, at der ikke længere er behov for at reservere en del af kørebanen til nødspor, så hele bredden af vejen kan udnyttes til vejspor. Det vil dog kræve ændrede regler for hvor, der skal gives plads til udrykningskøretøjer, men det vil være en selvfølgelig ændring, og i andre lande har man da også allerede nu regler, der giver plads til udrykningskøretøjer midt mellem sporene. Jeg beder om VD's principielle stillingtagen til dette fremtidige forhold.

Selvkørende køretøjer

Nye køretøjer bliver gradvist udstyret med mere selvkørende funktioner og får større grad af sikkerhed indbygget. Det kan snart få den betydning, at de kan køre tættere efter hinanden og/eller at hastigheden kan forøges uden at det går ud over sikkerheden. For sådanne køretøjer vil der naturligt opstå et pres for at reservere en overhalingsbane særligt til dette formål. Som nævnt kan det også få betydning for kapaciteten omkring en udvidet E45-løsning, idet flere spor kan udnyttes. Ud over håndtering af uheld og redningskørsel, kan ydersporet eventuelt delvist reserveres til buskørsel og indersporet kan i perioder reserveres til kolonne-kørsel med dertil indrettede højteknologibiler. Det vil give en fleksibilitet, der ikke kan skabes på Egholmmotorvejen. Jeg beder om VD's vurdering gældende for en fem til tiårig periode og frem.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:16



Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Overordnet plan for Danmarks fremtidige infrastruktur savnes

Professor Mogens Fosgerau ser projektet ved Limfjorden som et godt eksempel på, hvordan det ofte går galt i planlægningen. I stedet for at tænke infrastrukturen i anerkendt planlægningsmetode bliver det til isolerede/usammenhængende og dyre projekter, som ikke altid er til gavn for samfundet i det store hele, men kun bliver til små sejre ude i kommunerne. »Regeringens plan har karakter af en lang bestillingsliste, hvor borgmestre rundt om i landet kan krydse af, om de nu har fået deres projekt,« siger han. »Regeringen har brugt hele apparatet til at lave en plan, som er deres. Og så er det svært for os andre at vide, hvad vi skal stille op med den, når vi ikke kan se alternativerne.« Fosgerau savner en konkret overordnet plan for, hvor Danmark skal hen med sin infrastruktur. VDs arbejde med infrastruktur forslag giver indtryk af at man ikke involverer sig i en seriøs overordnet udvikling. Er det sådant, at det forholder sig?

I Sverige bliver der regnet på en vifte af scenarier, så embedsværket ikke kun fremmer ministerens politik, men rent faktisk faciliterer grundlaget for en offentlig diskussion af, hvor samfundet skal hen. For eksempel om det skal i en mere grøn retning.« Fosgerau fremhæver Sverige som et foregangsland. Svenskerne har kørselsafgifter i Stockholm og Göteborg, og større succes med den kollektive transport. Som ved flyafgange varierer priserne. Hvis der er pladser tilovers, bliver billetterne billigere og omvendt. Hvis de er på vej til at blive udsolgt, stiger priserne. På den måde bliver togene i Sverige fyldt op. Professorens håb er, at man vil tage flere af beregningerne fra forskningen med ud i virkeligheden. Er VD enig i, at de nævnte svenske fremgangsmåder er værd at overveje? Og kan VD se det som en uvildig opgave at udarbejde lignende forslag i dansk sammenhæng?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kaj A. Jørgensen (kaj@inetdata.dk)
Titel: Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:09



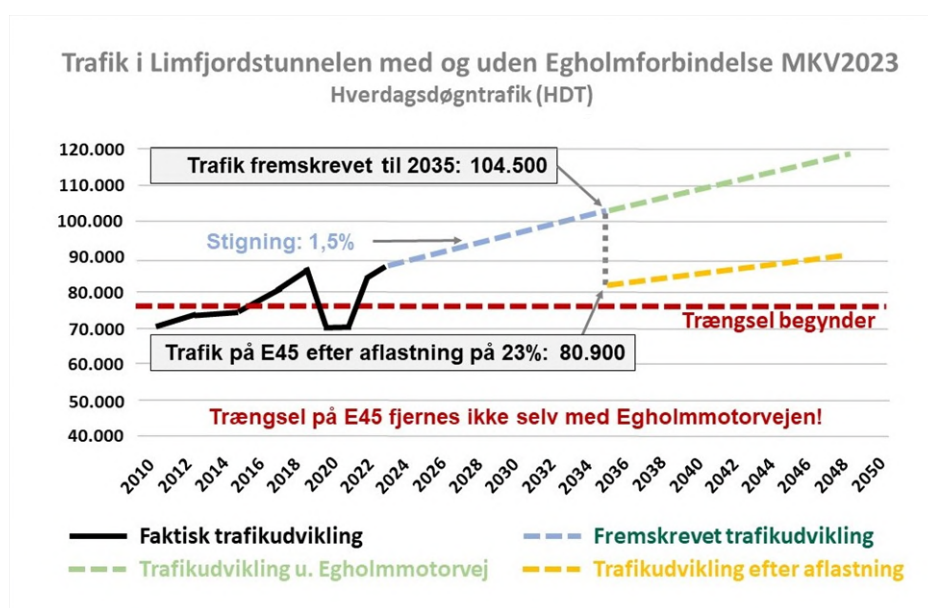
Kaj A. Jørgensen
Lektor emeritus v. Aalborg Universitet
Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov
kaj@inetdata.dk

10.1.2024

Høringssvar til MKV 2023 og forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

Trængsel er et hovedpunkt i begrundelserne for en ny Limfjordsforbindelse

Byrådsflertallet, de nordjyske borgmestre og topfolkene i Erhverv Norddanmark fremfører konsekvent trængslen på E45 som det største problem, og at man derfor skal have anlagt en Egholmforbindelse, men køddannelserne i Limfjordstunnelen vil ikke blive fjernet med en Egholmforbindelse (se figur).



Vejdirektoratet understreger nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag."

Trængslen på E45 vil ikke blive fjernet med en Egholmmotorvej, og virksomhedslederne givet vis protestere! Trafikken med en Egholmmotorvej kommer ikke under den kapacitetsgrænse i 2035, hvor trængsel opstår. Begyndende trængsel, som opstår ved ca. 75.000, indfandt sig allerede omkring år 2015, altså for ca. otte år siden. Vi kender alle til disse års udvikling. 2035 er bare et øjebliksbillede, og trafikken stiger og trængslen bliver derfor nogenlunde som i dag.

Stigningen i trafikken ved Limfjordstunnelen er i gennemsnit over de sidste 9-10 år målt til 2,4% og uvist af hvilken grund fandt Landstrafikmodellen i VVM2021 grundlag for, at der frem til 2030 kun vil være en stigning på 1,0%. Det protesterede vi over i høringssvar dengang. Nu viser MKV2023, at stigningen vil blive 1,5%, men vi har set en redegørelse nu for denne ændrede forudsætning, som i øvrigt er særdeles afgørende for værdien af den foreslåede Egholmforbindelse. Hvad er desuden usikkerheden ved dette tal? Derfor slås det fast, at Egholmmotorvejen ikke løser behovet for at fjerne trængslen på E45

Trafikforskere ved, at nogle trafikanter ved regelmæssigt opstået trængsel vælger en anden rute, primært Limfjordsbroen (selv om den også er fuldt udnyttet). De fleste vælger dog nok at forskyde kørselstidsrummet lidt. Limfjorden er særlig derved at andre muligheder ikke er til rådighed. Det betyder jo, at der kan forventes en ukendt tidsgevinst, hvis E45 udvides. Nogle nævner, så kan Egholmmotorvejen jo bare udnyttes noget mere, men det vil påføre trafikanterne et tab, hvis det ikke er et ønske.

Egholmmotorvejen vil naturligvis give ekstra kapacitet men kun en aflastning af Limfjordstunnelen på 23%, og

sammenlignet med VVM2021 er dette tal faldet fra 24%. Det viser derfor endnu en gang, at trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45. Efterspørgslen er hovedsagelig i relation til arbejdspladser og institutioner i centrum og Aalborg Øst. De mange trafikanter, der af en eller anden årsag bliver tvunget til at køre via Egholmmotorvejen vil komme til at lide tab. Det vil I virksomhedsledere vel ikke acceptere?

Har jeg ret i at tallene i den nye MKV viser, at der er ringe begrundelser for netop en omfartsvej? Er det ikke rigtigt, at det er den store magnet, Aalborg Øst og Centrum med store arbejdspladser, virksomheder, institutioner, skoler, butikker, osv., der overvejende genererer behovet for trafik på tværs af fjorden, væsentligst for transport til og fra arbejde i Vendsyssel? Viser det dermed ikke med al ønskelig tydelighed, at en Egholmforbindelse slet ikke løser trængselsproblemet?

Det er dermed ganske uforståeligt, hvordan en Egholm linjeføring overhovedet kan komme på tale. Rent trafikalt er det Danmarks ringeste infrastrukturprojekt, og vi taler her om et anlæg til 7,8 mia. kr., der jo skal gælde for 50 år. Altså et kæmpe spild af ressourcer og penge til ingen nytte ift. mulige andre løsninger. Er det ikke korrekt?

Milliarderne af kroner vil gå til dette projekt 3. Limfjordsforbindelse, der samfundsøkonomisk er påvist værende ikke rentabelt, udtaler Professor ved DTU, Otto Anker Nielsen. Den foreslåede Egholmforbindelse ligger således helt i bund sammenlignet med andre projekter. Hvis målet er at skabe forståelse for en løsning af trængselsproblemer ved Limfjorden, må de relevante alternativer analyseres på sammenligneligt grundlag. Ellers er der ikke et ordentligt beslutningsgrundlag. Myndighederne har bevidst forhindret dette i over 12 år nu, hvilket dermed grænser sig til upassende magtanvendelse eller magtmisbrug. Jeg savner i den grad en ordentlig opførsel. I har jo ikke været i tvivl om at der findes passende alternativer, og at sådanne ifølge ånden i VVM-direktivet/bekendtgørelsen altid skal opstilles. Hvorfor i alverden har I, ministeriet/ministeren, Region Nordjylland, Aalborg Byråd, m.fl. ikke efterlevet dette?

Jeg opfatter fortsat Vejdirektorat som professionel institution, men som er tvunget til at følge ministerens/ministeriets ordrer. Derfor bør der etableres en selvstændig uvildig ekspert-enhed med en uafhængighed af ministeriet. Som positivt eksempel har vi set, hvordan eksperter på troværdig og ansvarlig vis har givet råd om Corona pandemien for få år siden.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Christiansen (mads@505eurocup.org)
Titel: Høringssvar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 02:09

Høringssvar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse

Det store, grundlæggende problem ved en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er, at man PLACERER EN NY VEJ PÅ ET ANDET STED, END HVOR DET STORE OG STIGENDE BEHOV ER.

Dette får en række uheldige følgevirkninger i forhold til løsning af de trafikale problemer, som beskrives lidt længere nede.

Egholm-forbindelsen ligger helt vest for Aalborg. Det store og stigende trafikale behov findes i midten af byområdet, hvilket i dag er nær Limfjordstunnelen. Aalborg har nemlig - siden de første planer kom frem om en 3. Limfjordsforbindelse - udviklet sig markant mod øst med en lang række trafikskabende aktiviteter. LimfjordsBROEN er i dag at opfatte som en vestligt placeret forbindelse og LimfjordsTUNNELEN er blevet den centralt placeret forbindelse.

På Vejdirektoratets to kort mangler en masse industriområder, bl.a. ved Aalborg Containerhavn (Grønlandshavn), Tranholmvej (bl.a. Siemens Gamesa), Langagervej (bl.a. GomSpace), Rørdalsvej (Aalborg Portland). Der mangler også det nye Supersygehus, Nordjysk Videnspark, Gigantium samt de nye boligområder mellem Gug og Sønder Tranders.

Vejdirektoratets kort:

Trafik i 2030 med og uden Egholmlinjen

Kort over Aalborg med industriområderne markeret i rødt:

Et billede, der indeholder kort, atlas, tekst Automatisk genereret beskrivelse

Tilstræber man en afbalanceret løsning, bør næste forbindelse faktisk placeres øst for Limfjordstunnelen. Men det kan være problematisk, hvis det skal være en motorvej. Et ekstra rør nær den nuværende tunnel er derfor mest oplagt. Se også note vedr. balance.

Egholm-løsningens yderlige placering er formentlig årsagen til, at den IKKE AFLASTER LIMFJORDSTUNNELEN MERE END 24 % (jfr. VVM - endda kun 17 % jfr. Konsolideringsrapporten fra 2014).

Hermed opstår en række nye problemer (A-H):

A: Med den nuværende fremskrivning af trafik udviklingen vil den Limfordstunellens kapacitet allerede være opbrugt inden åbningen af en Egholmforbindelse. Fremskrivningen forventer at Limfjordstunellens kapacitet vil være fuldt udnyttet allerede i 2034 såfremt Egholmforbindelsen er etableret. Denne forventes åbnet i 2035.

B: Bilister, der vil undgå denne trængsel, kan køre via Egholm, men for langt de fleste vil dette være en STOR OMVEJ.

C: For en stor dels vedkommende går denne omvej gennem Aalborg Centrum, Aalborg Vestby, Mølholm og Hasseris. Disse bydele vil opleve en stigende mængde UØNSKET, GENNEMKØRENDE trafik, især i

myldretiderne. For bilisternes vedkommende vil omvejene via byens gader og veje være meget tidkrævende. Dette skyldes at langt hovedparten af trafikken har destination i øst.

D: For andre går denne omvej via ”motorvejsringen” syd om Aalborg ved hjælp af udfletningen øst for Svenstrup. Det gælder eksempelvis bilister fra Aalborg Øst mod E39, der ikke kan komme igennem via Limfjordstunnelen. Der er tale om en lang og tidkrævende omvej syd om, der foregår med motorvejshastighed. Den nye trafik vil belaste motorvejsnettet ved bl.a. Hasseris og Gug og bevirke stærkt ØGET CO2 UDSLIP.

E: Andre igen vil forsøge at komme på tværs ved Ny Nibevej/Egnsplanvej, hvilket vil medføre OVERBELASTNING af denne vejstrækning og af det vanskelige kryds ved Hobrovej.

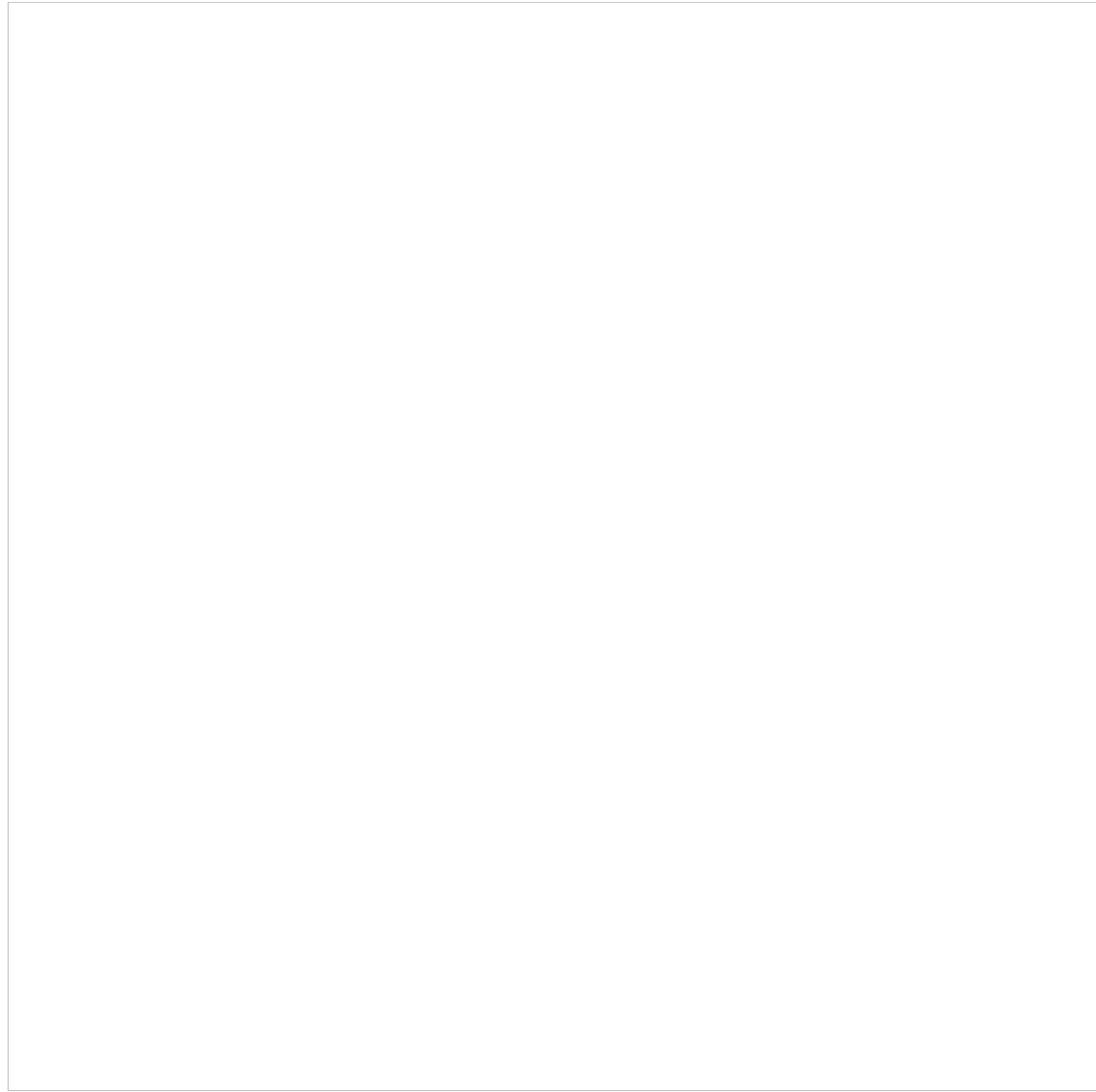
F: For at mindske antallet af køer i Limfjordstunnelen og sikre, at forbindelsen her reserveres til netop de bilister, der får størst fordel af den, kan det blive nødvendigt at indføre BROPENGE på alle andre forbindelser end Egholmforbindelsen. Dette gør igen Limfjorden til en trafikal barriere.

G: Det kommende Regionssygehus, som bygges i Aalborg Øst, kan ikke undvære en sikker trafikal forbindelse til ambulancer nord fra. Hvis en ambulance skal fra Frederikshavnsmotorvejen til Supersygehuset i morgenmyldretiden, og der er prop i Limfjordstunnelen, kan resultatet blive en tur på over 25 km via Egholm og syd om Aalborg.

H: I området øst for den østlige linje (Aalborg Ø) bor der i dag lige så mange som i Hobro. Vest for den vestlige linje bor meget få. Vest for den vestlige linje ligger et område med flade marker, landsbyen Nørholm, Klitgaards Fiskerleje og Limfjorden (Nibe Bredning). Det er ikke lige så vigtigt med en motorvej her som mod øst, hvor Aalborg udvikler sig.

Intet af dette (A-H) vil nå at udvikle sig, hvis man alene ser på situationen i år 2030 og kun regner med en årlig trafikvækst i årene op til på 1 %. Og det er jo netop denne vinkel, der benyttes i VVM 2021.

1 % årlig stigning i motorvejstrafikken på tværs af fjorden ved Aalborg virker som meget lidt, da den gennemsnitlige stigning fra 2000 til 2019 har været 2,3 %. Men selv med 1 % årlig stigning vil problemet opstå (se [figur](#)).



Ifølge figuren, som er lavet af ingeniør Kaj A. Jørgensen på basis af Vejdirektoratets prognoser i VVM 2021, nås kapacitetsgrænsen allerede igen i år 2034. Trafikken vil herefter forsøge at komme ad andre veje over/under fjorden, i alle tilfælde i myldretiden. 5-10 år senere vil problemet formentlig være så udpræget, at de negative konsekvenser vil være markante.

Det eneste, VVM nævner omkring denne problematik, er muligheden for trafikledelse og -styringen af trafikanterne mellem de tre limfjordsforbindelser. Dette er en ringe trøst, hvis trafikanterne typisk sendes ud på vanskelige omveje.

Uanset om man bygger Egholmforbindelsen eller satser på et ekstra rør, vil det inden for en overskuelig årrække være nødvendigt at udvide E45 langs Nørresundby fra 3 til 4 kørebaner i hver retning og langs Aalborg fra 2 til 3 kørebaner i hver retning. Der er allerede udvidet til 3 spor på Aalborgsiden fra tunnelen mod syd til Humlebakken, og der er anlagt 2 gange 3 spor ved den nye udfletning i Aalborg Syd (ved Egnsplavej) i begge retninger

Man vil kunne undgå problemet med den tværgående trafik på byens gader og veje i myldretiderne, hvis man i stedet bygger et ekstra rør ved den nuværende tunnel, altså hjælper trafikken over fjorden på det sted, hvor det store og stigende behov er?

Spørgsmål til Vejdirektoratet 6: I forbindelse med VVM 2021 er der formentlig lavet en opgørelse af værdien af den sparede trafikanttid i perioden indtil 50 år efter anlæggets åbning. Kan vi få en tilsvarende beregning for en østlig løsning med et ekstra, reversibelt rør og et ekstra kørespor på E45 ud for byområderne, hvor den østlige løsning også indbefatter en direkte frakørsel til Aalborg City Syd via Dallvej (så kører mod City Syd undgås) og en motortrafikvej fra Vadum til E39 (så den uheldige indfletning af Høvejen ved Bouet kan lukkes)?

Note vedrørende balance:

Mange tilhængere af Egholm-forbindelsen opfatter balance-situationen anderledes.

Dette kan skyldes, at de er påvirket af de misvisende bykort i VVM 2011 og VVM 2021. Mange kort i disse rapporter placerer Limfjordsbroen i midten og medtager slet ikke de mange nye udbygninger af byen mod øst. Det gælder eksempelvis kortet i resumé-rapporten. De fleste virksomheder mod øst fremstår på disse kort som om, at de var marker, og området med Aalborg Containerhavn inklusive de store fragtcentraler er direkte skåret fra. Dette finder vi misledende.

Den fejlagtige opfattelse kan også skyldes, at man fokuserer på fjerntrafikken med motorvejenes Y-forgrening i Vendsyssel. Med en forbindelse via Egholm kan dette ændres til en V-forgrening allerede syd for fjorden. Her glemmer man, at 80-90 % af den fjordkrydsende trafik i Aalborg-området er relateret til byen (startpunkt, slutpunkt eller begge dele). Det er derfor mere vigtigt at placere en ny forbindelse optimalt i forhold til Aalborg byområde end i forhold til fjerntrafikken.

Var der kun tale om fjerntrafik, ville en forgrening syd for fjorden dele trafikken i to ca. lige store dele, som det vises i VVM afsnittet "Nye muligheder for rutevalg". Men dette er også misledende. Fjerntrafikken udgør kun en lille del.

Natur og miljø

Naturområderne vest for Aalborg og Nørresundby har en særlig værdi, fordi de er bynære og fordi solen jo går ned mod vest, når folk har fri. Solen kan mange steder betragtes ud over flade enge eller ud over fjorden. Der er meget stille i områderne mod vest, byens nærhed til trods, fordi lyden følger vinden, og vinden ofte kommer fra vest.

Danmark er i forvejen et af de lande i verden med mindst antal kvkm natur pr. indbygger. 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.

Selve Egholm og områderne omkring er hjemsted for flere rødlistede arter, bl.a. lysbuget knortegås, strandtusse, flagermus, odder og mosehornugle. Disse er alle strengt beskyttet af EUs habitatdirektiv. Det kan kun tilsidesættes hvis der er stærke samfundsmæssige behov og der ikke findes alternativer. Et 3. rør ved limfjordstunellen er ikke tilstrækkeligt belyst i forhold til habitatdirektivet, da det er kommet til efter den indledende undersøgelse af linjeføringerne. 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.

En vestlig motorvej vil blive placeret oven på vigtige drikkevandsressourcer i Hasseris Enge og Lindholm. Det kan blive kritisk. Aalborg har i forvejen noget af Danmarks dårligste drikkevand med et nitratinhold oppe nær den øvre grænse. Det vil være katastrofalt hvis disse områder skulle blive beskadigede.

Tunellen mellem Aalborg og Egholm vil skulle graves igennem et gammelt asbest depot, med dertilhørende risiko for udslip af asbestfibre til omgivelserne. Den fremherskende vind vil føre disse fibre ind over de omkringliggende boligområder med dertilhørende sundhedsrisici.

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 for at de ca 35.000 indbyggere i Jammerbugt kommune kan komme 5 minutter

hurtigere i Bilka. 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.

Venlig hilsen

Mads Christiansen
Gammel Åvej 13
9000 Aalborg

Tel: 21230165

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: lrj@gvdnet.dk (lrj@gvdnet.dk)
Titel: Kommentar til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 10-01-2024 22:09

Indsigelse mod lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

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

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

1. I den opdaterede VVM redegørelse af december 2023 forudsiger vejdirektoratet at trafikfordelingen i 2035, mellem den påtænkte vestlige forbindelse over Egholm, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen er en hverdagsdøgntrafik 36.300 biler i Vestforbindelsen, 32.600 biler over Limfjordsbroen og 80.800 biler gennem den eksisterende østlige tunnel. Samtidig regner Vejdirektoratet med en årlig øgning af trafikmængden på 2.1%. Trafikbelastningen i Limfjordstunnelen var i 2022/23 er en hverdagsdøgntrafik på ca. 87.200 biler. Den vestlige forbindelse vil altså kun give en aflastning på ca. 6.400 biler i døgnet, hvilket svarer til ca. 4. års trafikudvikling
2. Når det nye sygehus NAU bliver færdigt, vil de ske en stigning af trafikken øst/vest i Aalborg, og da kapaciteten på Egnsplavej næsten er opbrugt, vil det kunne give gener for ambulancer med patienter fra det vestlige opland til sygehuset. Også patienter fra det nordlige opland vil opleve gener, da den østlige tunnel vil have kapacitetsproblemer jf. ovenstående.
3. En løsning med en østlig paralleltunnel vil kunne løse disse problemer til en væsentlig lavere anlægspris, se for eksempel Anker Lohmann-Hansen " Løsninger for tilvejebringelse af yderligere kapacitet for trafik på tværs af Limfjorden", december 2022.

Venlig hilsen

Lars Rom Jensen
Visborggaardvej 18
9200 Aalborg SV

98188825/51813730

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 20:49

Kære Transportministerium

En 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej over Egholm vil kun i meget ringe grad aflaste den nuværende trængsel i Limfjordstunnelen. Vejdirektoratets egne beregninger viser, at en Egholm-motorvej kun vil nedbringe antallet i biler i tunnelen fra ca. 87.000 til ca. 80.000.

Og der findes jo mindst en alternativ løsning, nemlig en udvidelse af den nuværende østlige forbindelse i form af et tredje tunnelrør, hvor vejbanerne af vendbare. Denne løsning er både billigere, har en bedre samfundsøkonomi og erhvervspåvirkning, løser i lngt højere grad trængselsproblemerne. Herudover er østlig løsning mindre belastende for både Aalborgs borgere, mindre naturødelæggende og mindre støjforurenende. Så lad os få en ny VVM-redegørelse, hvor alternativerne tages seriøst og undersøges mere grundigt.

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Høringssvar. En 3dje linjeføring
Sendt: 10-01-2024 20:49
Bilag: Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf;

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig det skrevne i vedhæftede PDF.

Med venlig hilsen,
Britta Pedersen
Njalsgade 50, [4.tv](#)
2300 København

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?

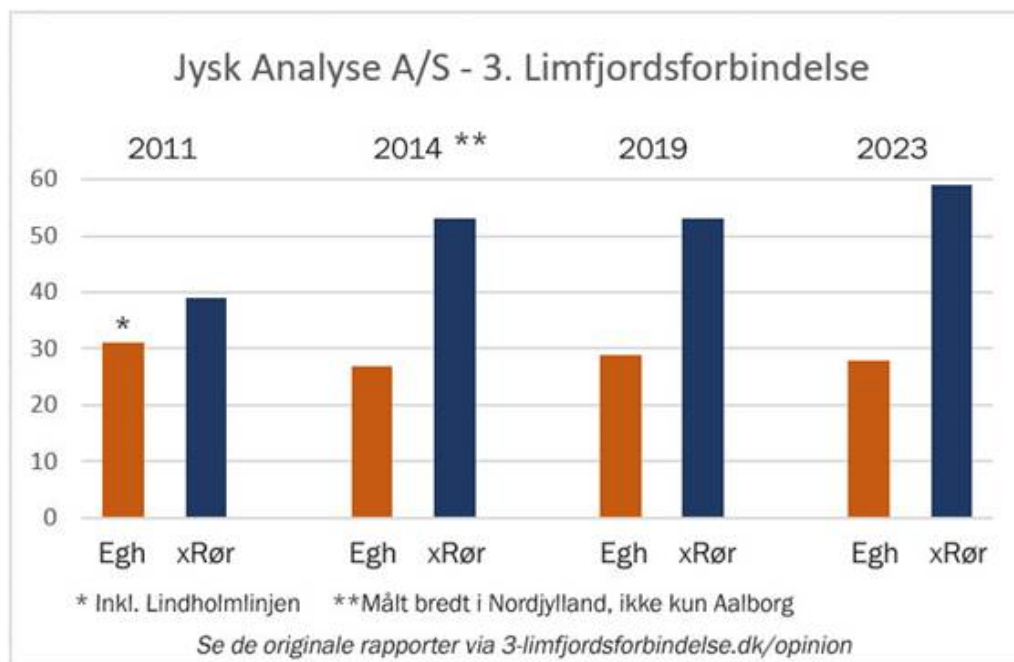
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et 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 Østvendssyssel 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.

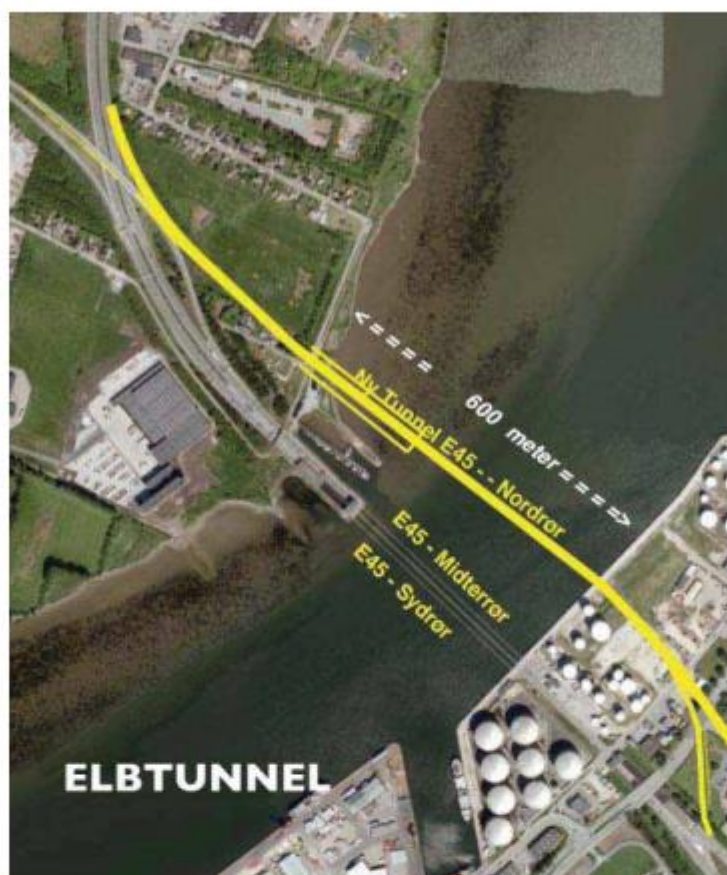
Vejdirektoratet foretog en skitse-mæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnelløsning 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.

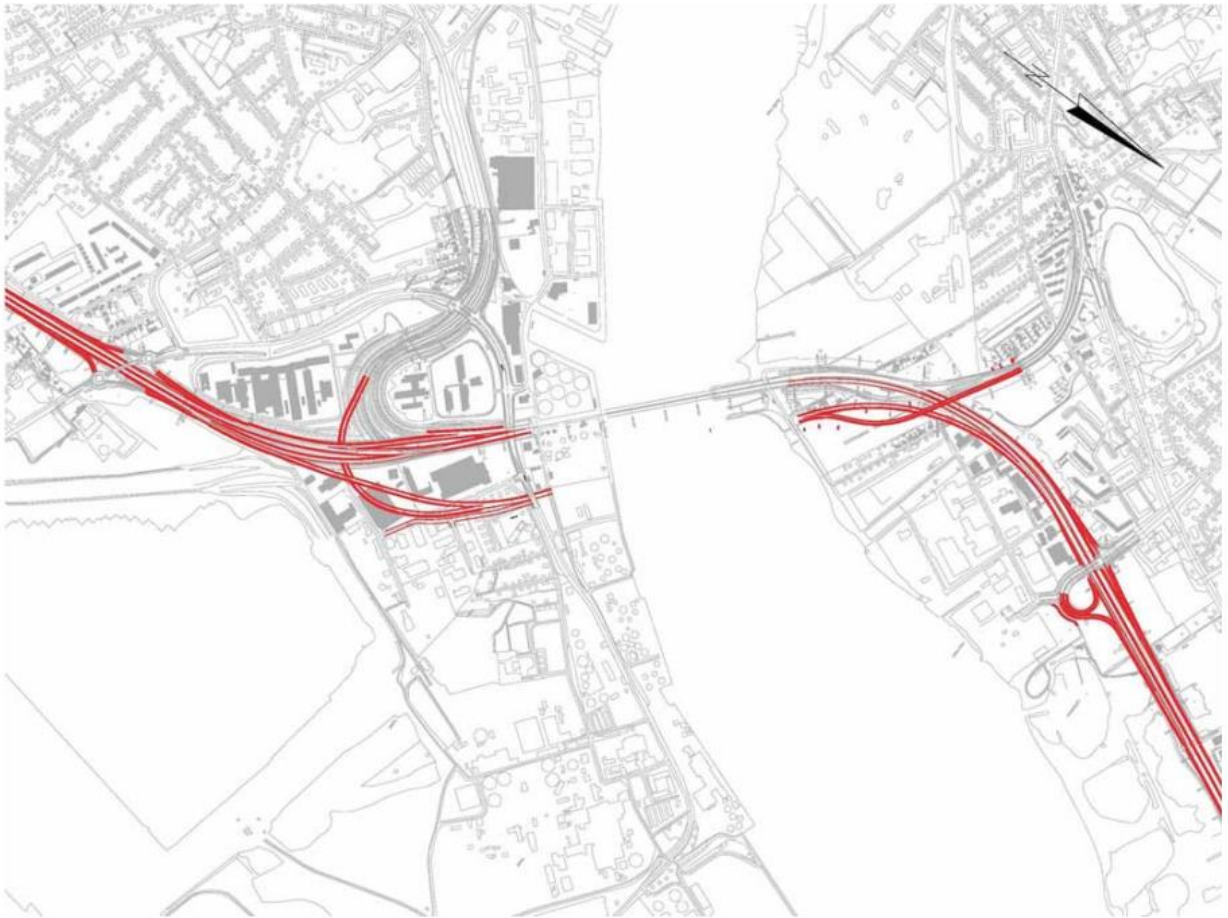
Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet 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.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@ttrm.dk (arp@ttrm.dk)
Fra: keld@keldp.dk (keld@keldp.dk)
Titel: Bemærkninger til lovforslag om 3. limfjordsforbindelse: Forældet beslutningsgrundlag
Sendt: 10-01-2024 20:46

Lovforslaget tager udgangspunkt i en forældet beslutning fra 2014. Der er ikke taget hensyn til 10 års udvikling i Nordjylland:

- Vindmølleindustrien er vokset - i det østlige Aalborg
- Energiindustrien (PtX, brintcelleudvikling m.m) - i det østlige Aalborg
- Port of Aalborg er vokset - i det østlige Aalborg
- Det nye supersygehus er undervejs - i det østlige Aalborg
- Et indkøbsområde ("aflastningscenter", City Nord) er under etablering i det østlige Nørresundby
- Stigsborgkvarteret med 7000 beboere, børneunivers, P-huse m.m. er under etablering - i det østlige Nørresundby

Træk lovforslaget tilbage og lav en vurdering af, hvor den 3. limfjordsforbindelse er mest nyttig.

Med venlig hilsen
Keld Poulsen
Anders Nielsens Vej 19, 9400 Nørresundby
e-mail: keld@keldp.dk
tlf. 2521 6364

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Herold (jherold@stofanet.dk)
Titel: Egholm motorvejen
Sendt: 10-01-2024 20:32

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

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

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

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

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

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

Jørgen Herold

Skolemestervej 18

9000 Aalborg

--

Denne mail er blevet tjekket for vira af AVG-antivirussoftware.
www.avg.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:11

Nej til Egholmmotorvej – Trængselsproblemer i Vestbyen og Lindholm

Egholmlinjen vil forårsage væsentligt mere trængsel på Annebergvej, Nørholmsvej og Hasserisvej i Aalborg og Thistedvej i Nørresundby og aktuelt, allerede under anlægsfasen, vil der blive problemer for de trafikanter, der skal gennem Vadum, hvor råstoftransporter af sand fra Vadum skal frem.

Selve linjeføringen er uforståelig. Den siges at skulle aflaste E45, så man undgår så meget kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste den nuværende Limfjordtunnel med 23%. Er det overhovedet rentabel?

Sker der uheld i tunnelen, skal man opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra og over på E39, for der er ingen direkte forbindelse. Skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at køre gennem Nørresundby eller Aalborg Centrum og Vestby, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der alligevel ikke noget vundet, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den østlige del af Vendsyssel, giver det ingen mening.

Måske giver det mening for bilister fra Jammerbugt, der skal til City Syd, eller dem, der kommer fra Hirtshalsfærgerne. Det drejer sig kun under normale omstændigheder mellem 7-10 minutters længere køretid på E45. Skal befolkningen i Aalborg virkelig belastes for at nogle få bilister kan spare 7 minutter? Visse kommunal- og regionspolitikere og nogle erhvervsfolk påstår, at Egholmmotorvejen vil give vækst i Nordjylland. Det er kun en times tid om morgenen og ligeledes om eftermiddagen, der kan være kødannelse. Resten af døgnet kan man køre gennem tunnelen uden problemer. Væksten stoppes vel ikke af, at der kan være kø. Så ville Københavnsområdet være ilde stedt.

Og hvis vi endelig skal se på erhvervslivet og for den sags skyld det nye Supersygehus, så ligger de fleste fabrikker og Supersygehuset øst for den nuværende motorvej E45. Altså væksten foregår mod øst.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på
Sendt: 10-01-2024 19:11
Bilag: Trafik.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de 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 disse 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.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer, som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

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>

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de 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 disse 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.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer, som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

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>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Trafik, kø og trængsel
Sendt: 10-01-2024 18:43

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. at jeg mener at trængslen ved Limfjordstunnelen ikke bliver mærkbar mindre.

De fleste trafikanter har behov for at krydse Limfjorden i øst pga. Universitet, NAU og alle de store virksomheder i Aalborg Øst.

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:31

Trafiktrængslen på E45 fortsætter

Trængslen på E45 vil ikke forsvinde på grund af en Egholmlinje, allerhøjest aftage en smule.

Vejdirektoratets egne beregninger viser nemlig, at Egholmlinjen kun vil få trafikken på E45 gennem Limfjordstunnellen til at falde med 17 procent. Altså vil 83 procent stadig køre igennem tunnelen.

Med de trafikstigninger, som regeringen forventer i de kommende ti år, vil den samlede lettelse af trængslen hurtigt være spist op.

De 17 procent biler, der skal ledes vest om, vil til gengæld ødelægge områder, som i dag ikke er støjplagede. Og om nogle år skal der så alligevel laves et ekstra tunnelrør, fordi det er i øst, byen udvikler sig

Fra Anette Melbye Madsen

Kong Minosvej 70

9210 Aalborg SØ

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bjarne Sørensen (sandhojgaard.bjarne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:43

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 natur områder.

M.v.h.
Bjarne Sørensen
Toften 29
9000 Aalborg
23384696

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Sørensen (sandhojgaard.bjarne@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 13:43

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 natur områder.

M.v.h.
Bjarne Sørensen
Toften 29
9000 Aalborg
23384696

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på
Sendt: 10-01-2024 12:48
Bilag: Trafik.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de 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 disse 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.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer, som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

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

Trafik – Egholmmotorvejen er en forkert måde at løse trængselsproblemerne på

Linjeføringen over Egholmlinjen aflaster ikke de 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 disse 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.

Fra andre motorvejsprojekter ved man, at forøgelsen af vejnettet giver mere trafik, der efter ganske få år igen medfører trængselsproblemer, som atter øger kravet om nye veje osv. Vores trafikale problemer kan løses på meget mere hensigtsmæssige måder.

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), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Backman Nøhr (snohr@dadlnet.dk)
Titel: Høring d. 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 08:13

Undertegnede ønsker at give vores mening tilkende vedrørende d. 3 limfjordsforbindelse.

Alt taler for at der skal vælges en **østlig forbindelse**, fremfor en forbindelse over Egholm.

Hvis man vælger en vestlig forbindelse vil Aalborg by blive pakket ind mellem 2 støj - og luftforurenende motorveje. Det vil have sundhedsmæssige - både fysiske og mentale - konsekvenser - og det er uforeneligt med fremtidens behov for klima - og naturforbedrende tiltag.

Mange hilsener
Susanne & Mads Nøhr, læger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:24

En vestlig forbindelse afhjælper ikke E45 og Limfjordstunellens nuværende/snarlige trængselsproblemer, og for den sags skyld heller ikke Limfjordsbroens...

Egholmlinjen aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og inden for få år vil belastningen i tunnelen være på samme niveau som nu. Heller ikke midtbyen aflastes særlig meget. Kun 9 %. En dyr løsning uden at være langtidsholdbar. Alle store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. AaU, Aalborg Portland, Port of Aalborg, Fibertex, Siemens, Bladt Industries, Aalborg Universitetshospital, Forbrændingsanlæg Aalborg, Gigantium og et nyt stort boligområde ved Gigantium. Det er ulogisk at lave en ny forbindelse til fjordkrydsende trafik vest om byen, når det er mod øst og E45 den store transport/logistikudvikling ønskes og foregår.

I VVM'en bør der indgå en trafikfremskrevet sammenligning af Egholmforbindelsen med den langt billigere alternative løsning: En udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Dette kunne lette trængselsperioderne i flere år frem.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar ved. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:46

En vestlig forbindelse afhjælper ikke E45 og Limfjordstunellens nuværende/snarlige trængselsproblemer, og for den sags skyld heller ikke Limfjordsbroens...

Egholmlinjen aflaster kun den nuværende østlige linjeføring med 24%, og inden for få år vil belastningen i tunnelen være på samme niveau som nu. Heller ikke midtbyen aflastes særlig meget. Kun 9 %. En dyr løsning uden at være langtidsholdbar. Alle store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. AaU, Aalborg Portland, Port of Aalborg, Fibertex, Siemens, Bladt Industries, Aalborg Universitetshospital, Forbrændingsanlæg Aalborg, Gigantium og et nyt stort boligområde ved Gigantium. Det er ulogisk at lave en ny forbindelse til fjordkrydsende trafik vest om byen, når det er mod øst og E45 den store transport/logistikudvikling ønskes og foregår.

I VVM'en bør der indgå en trafikfremskrevet sammenligning af Egholmforbindelsen med den langt billigere alternative løsning: En udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Dette kunne lindre trængselsperioderne i flere år frem.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: C M (byboen@gmail.com)
Titel: En tom motorvej over øen Egholm.
Sendt: 09-01-2024 19:25

En tom motorvej over øen Egholm.

Trafik tætheds problemerne omkring Aalborg er på motorvejen E45 og i særdeleshed i Limfjords tunnelen lige ved Aalborg centrum.

Derfor virker det helt udenfor sund fornuft, at den påtænkte nye motorvej har sit udspring i motorvejen E39 ved Vestbjerg – da der ingen trafik tætheds problemer er på E39. Ydermere slutter den nye motorvej sig først på E45 langt efter tunnelen ved Dall Villaby.

Det vil sige, at motorvejen kommer til at aflaste motorvejen E39 – hvor der ingen trafik tæthed er og man aflaster ikke E45 og tunnelen, hvor trafik tætheds problemerne er.

Man er således i øjeblikket ved, at ofre op mod kr. 9 mia, eller mere på et vejprojekt, som ikke løser trafik tæthedsproblemerne på E45 samt tunnelen.

Politikerne skal tænke sig godt om, inden Egholm forbindelsen vedtages – da det er for sent, når motorvejen er etableret – ligeledes er det en god forudsætning – at politikerne som vil vedtage forbindelsen – garanterer, at trafik tætheds problemerne på E45 bliver afhjulpet med Egholm forbindelsen. Denne garanti vil det være rart, at høre fra de politiske partier inden vedtagelsen af Egholm forbindelsen.

Samtidig virker det helt besynderligt, at Aalborgs borgere skal medfinansiere motorvejen med kr. 600 mio. (selvom det er et statsligt projekt) og borgerne bare skal betale dette beløb uden, at blive hørt på nogen måde, om hvilken forbindelse de ønsker.

Der er lavet flere undersøgelser i Aalborg som viser, at borgerne ikke ønsker en forbindelse over Egholm.
venlig hilsen

Carsten Mathiasen, Sorthøj 111, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 17:35

En motorvejsforbindelse over Egholm vil have uoverskuelige miljømæssige konsekvenser. Herudover er det spild af penge, da en linjeføring over Egholm kun i meget ringe grad vil aflaste den nuværende tunnelforbindelse og Limfjordsbroen.

En udvidet østlig forbindelse vil med et ekstra vendbart tunnelrør + evt. en citytunnel give en meget mere effektiv trafikafvikling, da den fører trafikken fra Vendsyssel og Himmerland mere direkte til de mange store arbejdspladser, der ligger i Aalborg Øst. Herunder også det nye supersygehus.

Også ved trafikuheld i Limfjordstunnelen vil trafikken kunne afvikles optimalt, da den hurtigt kan føres over i det nye rør i modsætning til den lange ekstratur i stangtrafik fra E45 igennem Nørresundby, hen over Egholm og ind igennem hele Aalborg. Uanset hvilken østlig model, der vælges, vil støjforureningen ikke vokse markant. Og de østlige modeller vil ikke ødelægge natur.

Altså, der er absolut ingen fornuftige grunde til at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3' Limfjordsforbindelse - et ekstra rør mod øst
Sendt: 09-01-2024 15:35

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 Østvendssyssel og Aalborg C/Ø. Der forventes 80.800 biler i Limfjordstunnelen i 2032 selv med en Egholmforbindelse på plads.

7/1/2024

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:

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 forlægning 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 trafikale 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 trafikårene 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."

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.

Mvh
Bodil Rokkedal Johansen
Bundgårdsvej 81
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Kis Clemmensen (kisclemmensen@mail.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 14:58

Høringssvar!

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et blåøjet prestigeprojekt, et politisk flertal har stirret sig blind på, på trods af, at det ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen.

Samtidigt bliver samtlige klima-, natur- og miljøhensyn tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme

Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter, at en østlig løsning er en bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmmotorvej.

En vestlig Egholmmotorvej:

- ☞ Er det dyreste projekt ift. alternativerne i øst
- ☞ Har en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst
- ☞ Løser ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen
- ☞ Har en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst
- ☞ Har en øget oplevet støjpåvirkning 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.

Med venlig hilsen
Kirsten Clemmensen
Golfparken 146
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rokkjær (olerok@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 13:07

Jeg vil hermed gerne opfordre til, at man undersøger den alternative østlige linjeføring ved en udvidelse af den eksisterende tunnel under Limfjorden, inden der vedtages en anlægslov. Argumenterne herfor er dels de betydelige omkostninger, der er forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring over Egholm. Det er dokumenteret, at den vestlige linjeføring er meget dyr i anlægsudgifter – både i sammenligning med andre motorvejsprojekter og i sammenligning med en østlig linjeføring. At en vestlig linjeføring tillige medfører at Aalborg bliver omkranset af motorveje virker helt forkert. Det er svært at forestille sig at det bliver særligt attraktivt at bo i nærheden af motorvejen og tilslutningsvejene, hvorfor byudviklingen vestpå vil stoppe. Støjgenerne vil være voldsomme for de nærliggende boliger, trods støjskærme mm. Samtidig er det tvivlsomt, hvor meget trafikken reelt vil aflastes af en vestlig linjeføring, fordi den væsentligste bymæssige udvikling foregår i den østlige del af Aalborg. Alene af disse grunde er det objektivt svært at forstå, hvorfor man politisk vælger en dyr og ineffektiv vestlig løsning frem for en billigere og mere effektiv østlig løsning.

Desuden er der et væsentligt naturtab forbundet med den foreslåede vestlige linjeføring, som der ikke vil være ved en udvidelse af den eksisterende østlige linje. Den foreslåede vestlige linjeføring gennem Østerådal, hen over Egholm samt videre gennem Lindholm vil reelt omdanne og opdele beskyttede og sammenhængende naturområder til ødelæggende anlægs- og byggeprojekter over en meget lang årrække. I Danmark er sammenhængende naturområder ekstremt pressede. De få sammenhængende naturområder, der findes, er derfor ekstra værdifulde. I Aalborg findes faktisk sammenhængende naturområder vest for byen, der udgør både rekreativt og naturmæssigt værdifulde områder. Det er disse områder, som et nyt motorvejsprojekt vil skære midt over og ødelægge. Det gælder både Østerådal, selve øen Egholm, men også de områder ved Drastrup Enge, der er udlagt til drikkevandsbeskyttelse, samt ikke mindst det nærliggende Natura 2000 område N15 ud mod Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, som ifølge den Supplerende miljøkonsekvensrapport fra Vejdirektoratet (november 2023) ... "kan blive påvirket væsentligt af projektet" (s. 30) - både i anlægsfasen og i driftsfasen.

I en tid, hvor klimaforandringer kalder på mere biodiversitet og naturbeskyttelse, forekommer det ikke fornuftigt at inddrage endnu mere af den i forvejen knappe natur til nye infrastrukturprojekter. Især ikke, når der findes bedre og billigere alternativer. Folketinget bør derfor afvise Transportministerens lovforslag.

--

De bedste hilsner

Ole Rokkjær
Herskindsgade 26
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne-Mette Kristensen (toften29@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej - høringssvar
Sendt: 09-01-2024 08:50

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, n r det er mod  st 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 r r 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
Anne-Mette Kristensen
Toften 29, 9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia Lindbergh (pi@madsmark.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvej - IKKE den rette løsning
Sendt: 08-01-2024 18:28

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

Jeg vil dog inderligt appellere til, at planerne om en motorvej henover Egholm IKKE bliver en mulighed, da konsekvenserne er uoverskuelige.

Egholm-løsningen vil ikke kunne aflaste Limfjordstunellen tilstrækkeligt (se landstrafikmodellen), da efterspørgslen tydeligt nu går via E45.

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.

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
Ledavej, Gug

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvejen-indsigelse
Sendt: 07-01-2024 21:47

-

De trafikale problemer, der bliver voldsomme med åbningen af Supersygehuset mod Øst, løses ikke. De spredtes blot ud over et større område.

Løsningen ødelægger alt det bedste ved min by: Skønne bolig og rekreative områder på Egholm og begge sider af fjorden: Lindholm Strandpark, Aalborg Vestby, Hasseris Bakke, Pigekvarteret, Egholm Færgevej, Mølholm og Hasseris Enge.

Mvh
Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karen Gjesing Welinder (kgw@bio.aau.dk)
Titel: Egholmmotorvej-løser ikke de trafikale problemer
Sendt: 07-01-2024 21:41

Trafikforskere har vist, at kun ca 8% af trafikken i E45 tunnellen og broen er ikke-lokal, men langturs. De vigtigste kommende lokale trafikproblemer består i at få ansatte og patienter frem til den nye Supersygehus, Novi og Aalborg Universitet. Hvem har ansvaret for at løse vores virkelige problemer, når ca 10 mia kr bliver brændt af på Egholm linjen?
Mvh

Karen Gjesing Welinder
Klokkestabelen 12, 9000 Aalborg
+45 21965333

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: 3. Rør som mulighed ikke undersøgt nok.
Sendt: 07-01-2024 18:06
Bilag: Det tredje rør bør ikke fravælges som mulighed.pdf;

Bilag grundig argumentation for, at der ikke er undersøgt nok alternativer, og at et 3. rør vil være en realistisk mulighed. Jeg er enig med forfatteren til dette skrift.

Mvh Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, Lejl. 5
9400 Nørresundby

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?

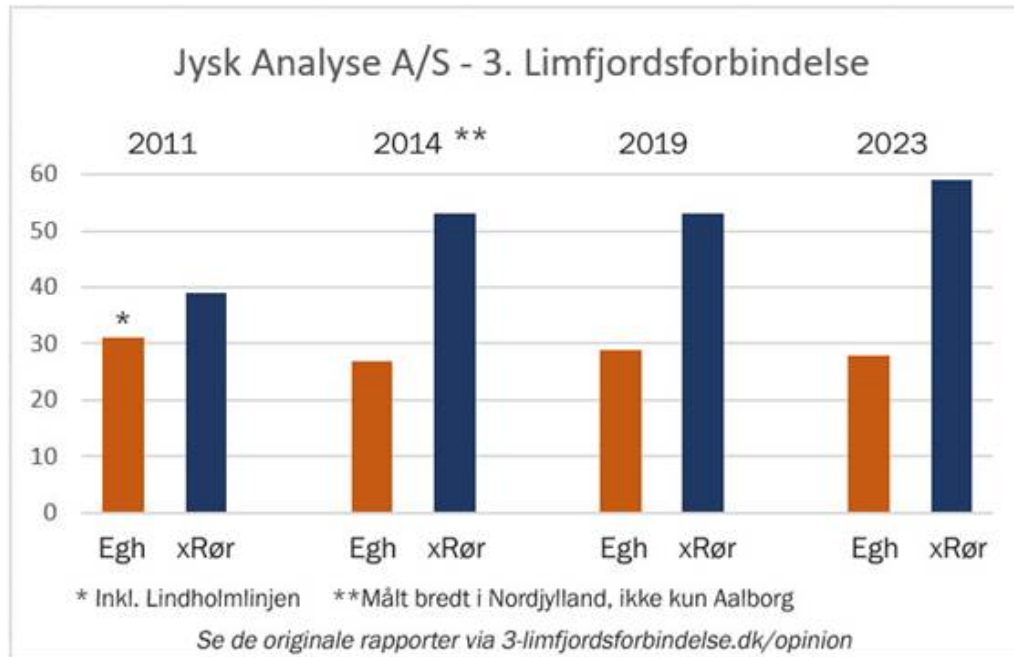
Vejdirektoratet kritiserede også, at modellen med et ekstra rør og mulighed for at vende retningen i det midterste havde for lav kapacitet. De påstod, at disse vejanlæg kun ville holde 6-9 år efter år 2020. Dette hang muligvis sammen med, at Den Bedste Vej ikke havde medregnet udbygning af E45 med et 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 Østvendssyssel 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.

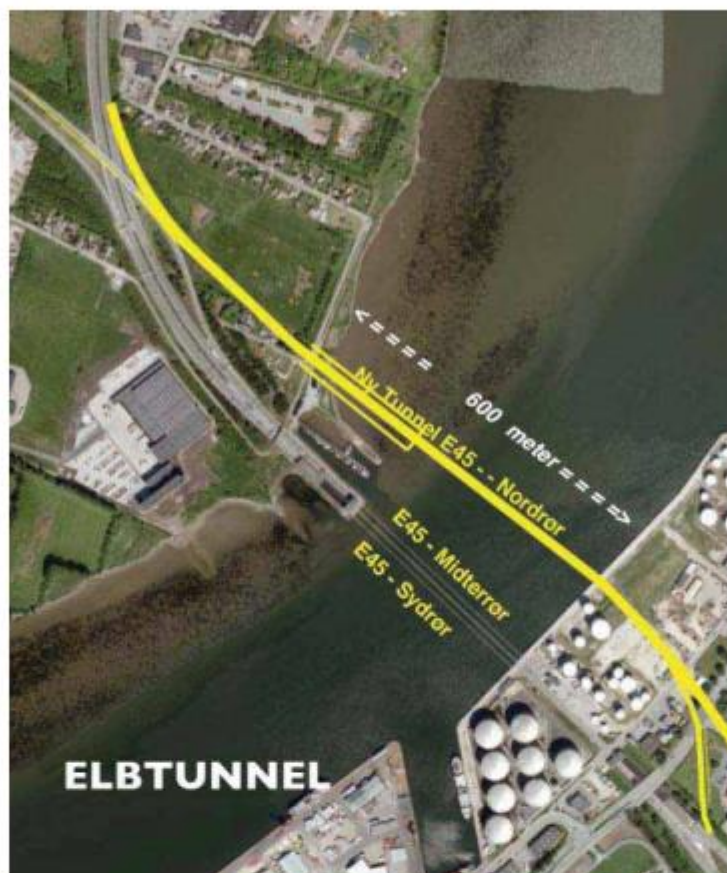
Vejdirektoratet foretog en skitse-mæssig bearbejdning af forslaget og vurderede de kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske konsekvenser af forslaget 'Den Bedste Vej', som blev indarbejdet i Vejdirektoratets høringsnotat fra 2012, se vd.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter.

Vejdirektoratets beregninger viste, at den kapacitetsmæssige restlevetid for en sådan tunnello-sning 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.

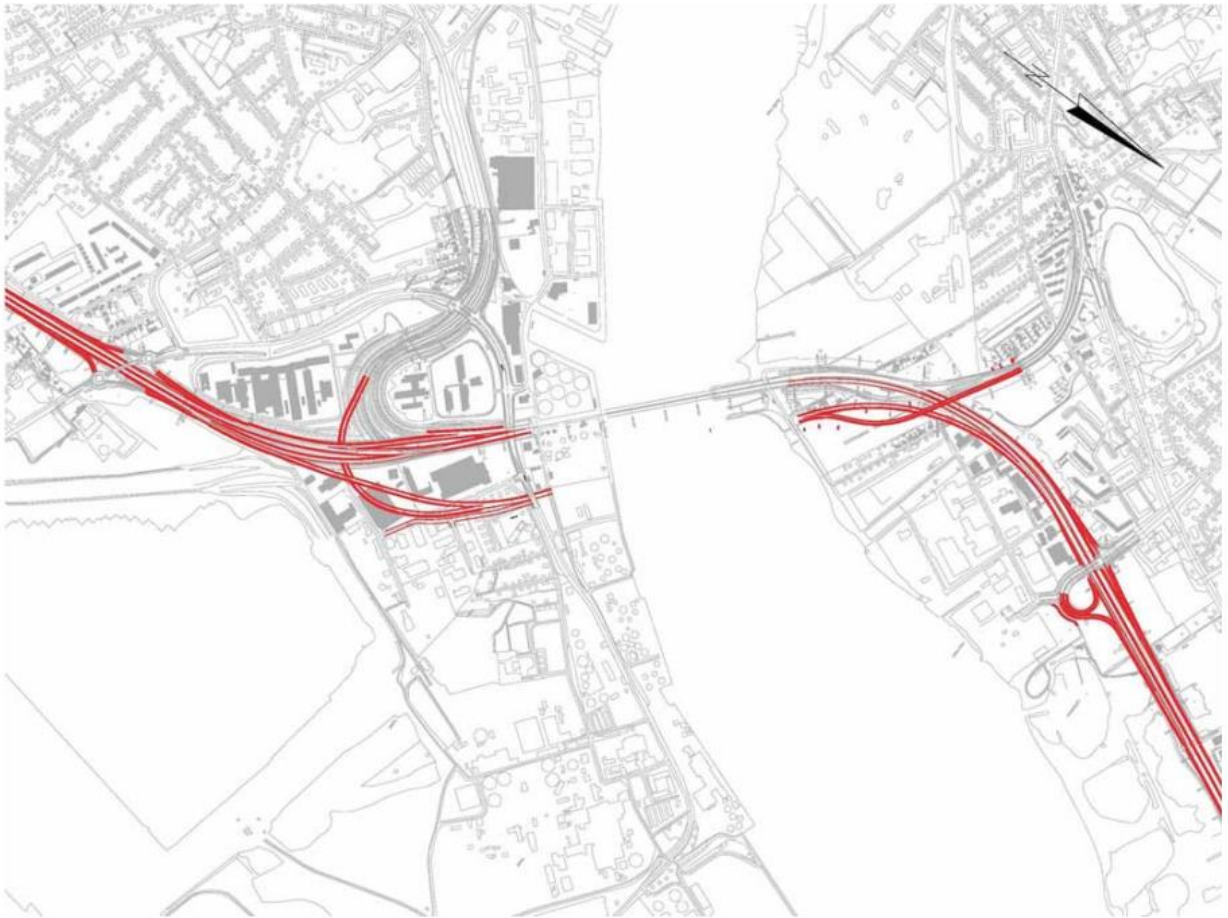
Det var endvidere Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af motorvejen og tilslutningsanlæggene syd og nord for Limfjorden med den forudsatte funktionalitet med reversible kørespor i midterrøret skulle have en væsentlig større udstrækning end vist i foreningens forslag 'Den Bedste Vej'. Vejdirektoratet 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.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birgitte Rode (br@soundbranding.com)
Titel: Høringssvar Miljøkonsekvensrapport ved. Den 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 12:41

Jeg ønsker at forslaget til anlægslov trækkes tilbage og at der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative østlige løsninger også undersøges, da dette ikke er sket ved de seneste opdaterede VVM-rapporter.

Det er en fejl, at der ikke er taget højde for de menneskelige miljøkonsekvenser i form ødelagt adgang til bynære rekreative områder, som ødelægges med stor udledning af CO2 og fjerner menneskers muligheder for adgang til naturen, både i engarealerne, ved vandmiljøet ved Aalborg Havn, på øen Egholm og ved 'Verdens Ende.

En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et prestigeprojekt et politisk flertal har stirret sig blind på, på trods af, at det ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen.

Samtidigt bliver samtlige klima-, natur- og miljøhensyn tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme Aalborg inde mellem to motorveje.

Nyere tal og beregninger bekræfter, at en østlig løsning er en bedre, billigere og mere borgerstøttet løsning end en vestlig Egholmmotorvej.

En vestlig Egholmmotorvej:

☐ Er
det dyreste projekt ift. alternativerne i øst

☐ Har
en ringere samfundsøkonomi end alternativerne i øst

☐ Løser
ikke trængselsproblemerne ved Limfjordstunnelen

☐ Har
en voldsom ødelæggende klima-, miljø- og naturpåvirkning ift. alternativerne i øst

☐ Har
en øget oplevet støjpåvirkning ift. alternativerne i øst

☐ Har

en ringere uheldsreduktion end alternativerne i øst

☐ Har

en ringere erhvervspåvirkning end alternativerne i øst ift. de mange virksomheder i Aalborg C, Aalborg Øst, Universitet/Universitetshospitalet mv.

☐ Har

en markant ringere opbakning i befolkningen end alternativerne i øst.

De bedste hilsener/Best Regards

Birgitte Rode
Kirkegårdsgade 3
9000 Aalborg
www.soundbranding.com
br@soundbranding.com
+45 40 36 64 62
+45 39 40 64 60

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: DAVIDSEN Daniel (ddavidsen@systra.com)
Titel: Høringssvar: Angående anlægslov om en 3. limfjordsforbindelse. Alternativt forslag til en 3. limfjordsforbindelse - Ådalsforbindelsen
Sendt: 06-01-2024 21:53
Bilag: Ådalsforbindelsen - Forslag til 3 limfjordsforbindelse - version 4.pdf;

Kære Transportminister

Som høringssvar til anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm fremsender jeg hermed et alternativt forslag til en 3. limfjordsforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 ved afkørsel 21 Nørresundby N.

Jeg har brugt i omegnen af 100 timer på at granske, hvor den mest effektive forbindelse for flest mulige trafikanter kan anlægges, med blik for samtidigt at værne om Aalborgs og Nørresundbys natur og miljø.

Aalborg kommune har indvilliget i at sponsorere 600.000.000 kr. til en eventuel anlæggelse af en Egholmforbindelse. Egholmforbindelsen er placeret således at stort set ingen i Aalborg kommune vil have incitament for at benytte sig af denne vej.

Hvis Egholmforbindelsen bliver en realitet, så bør staten og de omkringliggende kommuner omvendt sponsorere 600.000.000 kr. årligt til Aalborg kommune som dækning for de udgifter, der kommer til at blive for tabt herlighedsværdi af adskillige tusinde boliger og rekreative områder, samt indlæggelser, sygemeldinger og tabt arbejdsevne for alle de borgere, der bliver syge af depression, dårligt drikkevand og støjgener heraf. Dokumentet med beskrivelse, argumentation og visualisering af mit forslag til en 3. limfjordsforbindelse er vedhæftet som PDF-fil.

Håber at forslaget vinder ræson og opbakning fra Transportministeriet, til at stemme for iværksættelse af en økonomisk og samfundsmæssig beregning, samt miljøvurdering af dette, frem for en Egholmforbindelse.

Med venlig hilsen og godt nytår

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg

=====

This message has been scanned for malware. This message and any attachments (the "message") are confidential, intended solely for the addressees, and may contain legally privileged information. Any unauthorised use or dissemination is prohibited. E-mails are susceptible to alteration. Neither our company or any of its subsidiaries or affiliates shall be liable for the message if altered, changed or falsified.

=====

Ce message a ete verifie et ne contient pas de programme malveillant. Ce message et toutes les pieces jointes (ci-apres le "message") sont confidentiels et susceptibles de contenir des informations couvertes par le secret professionnel. Ce message est etabli a l'intention exclusive de ses destinataires. Toute utilisation ou diffusion non autorisee est interdite. Tout message electronique est susceptible d'alteration. Notre societe et ses filiales declinent toute responsabilite au titre de ce message s'il a ete altere, deforme falsifie. O

=====

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse, hvor den kollektive trafik er indtænkt.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 16.01.2022

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister og buspassagerer, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen.

Flere beslutningstagere har lagt sig fast på anlæggelse af Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og tage en bue ud over øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, samt resten af Nordjylland, der ønsker at bevare de naturskønne og unikke rekreative områder, hvor Egholmforbindelsen er projekteret til at forløbe.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

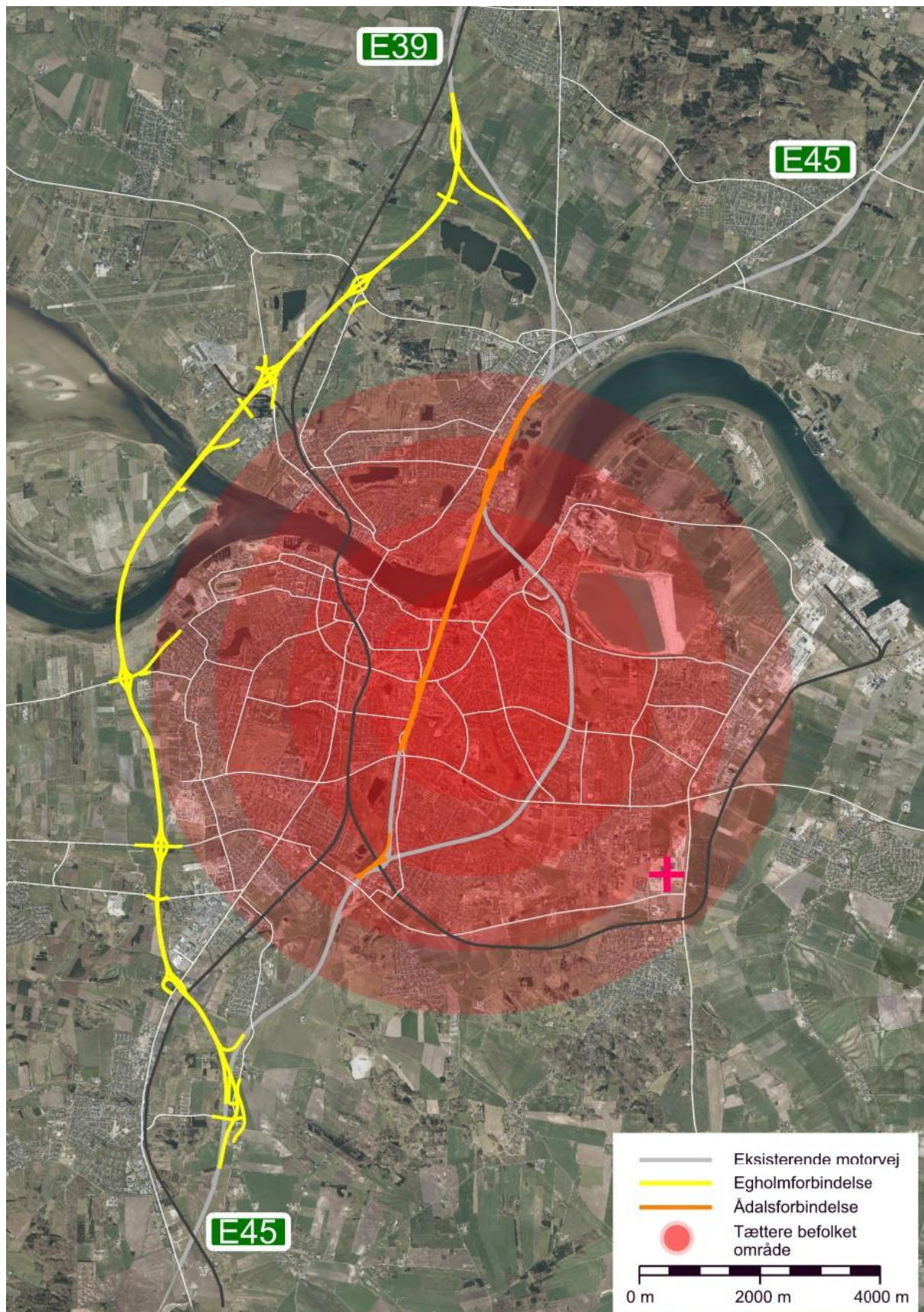
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO₂-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.
6. Smarte løsninger for den kollektive trafik og sammenhængskraft på tværs af fjorden.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikaleffekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikaleffekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

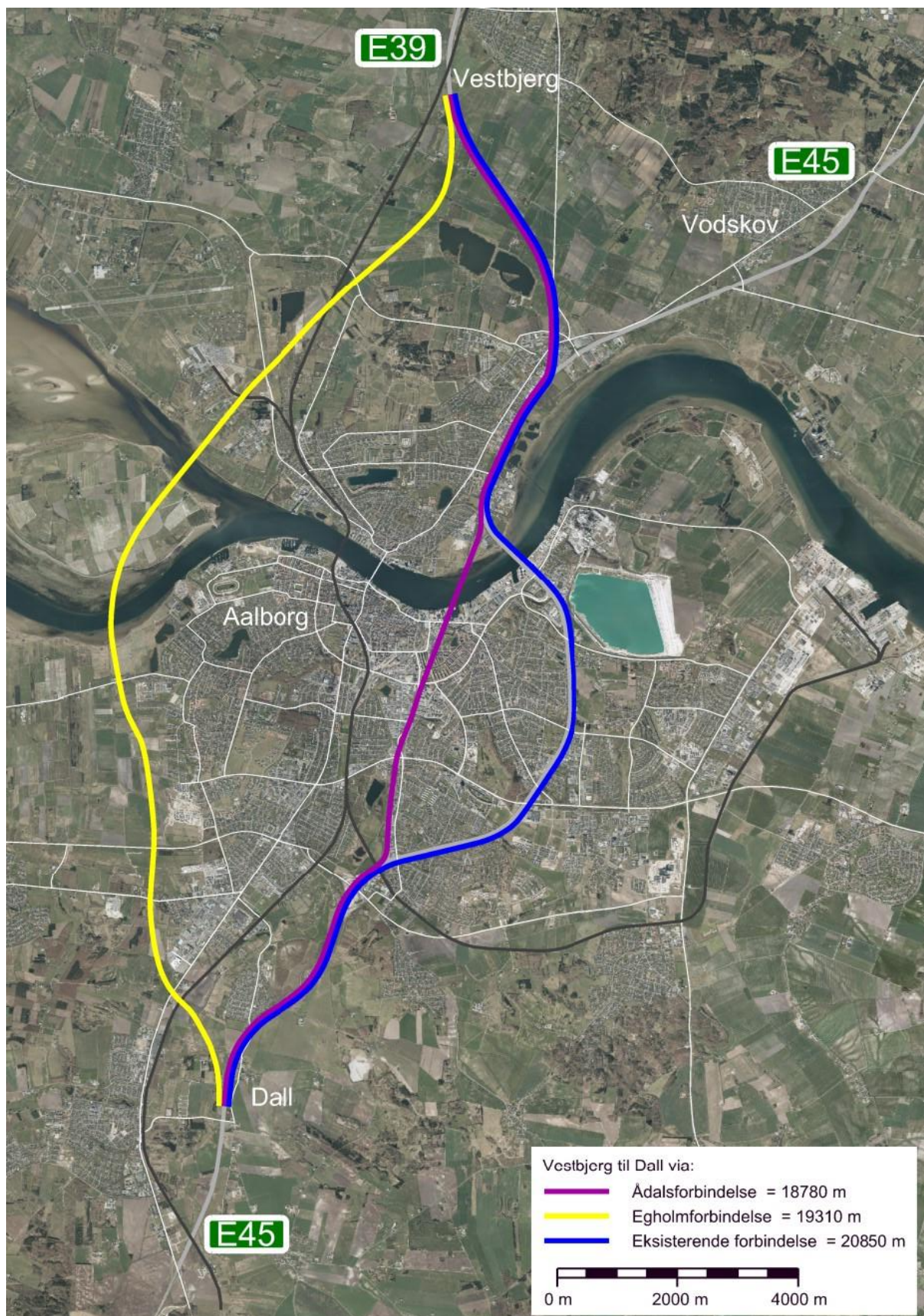
I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil være et akkurat tåleligt alternativ for bilister, der bor i det aller vestligste Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.



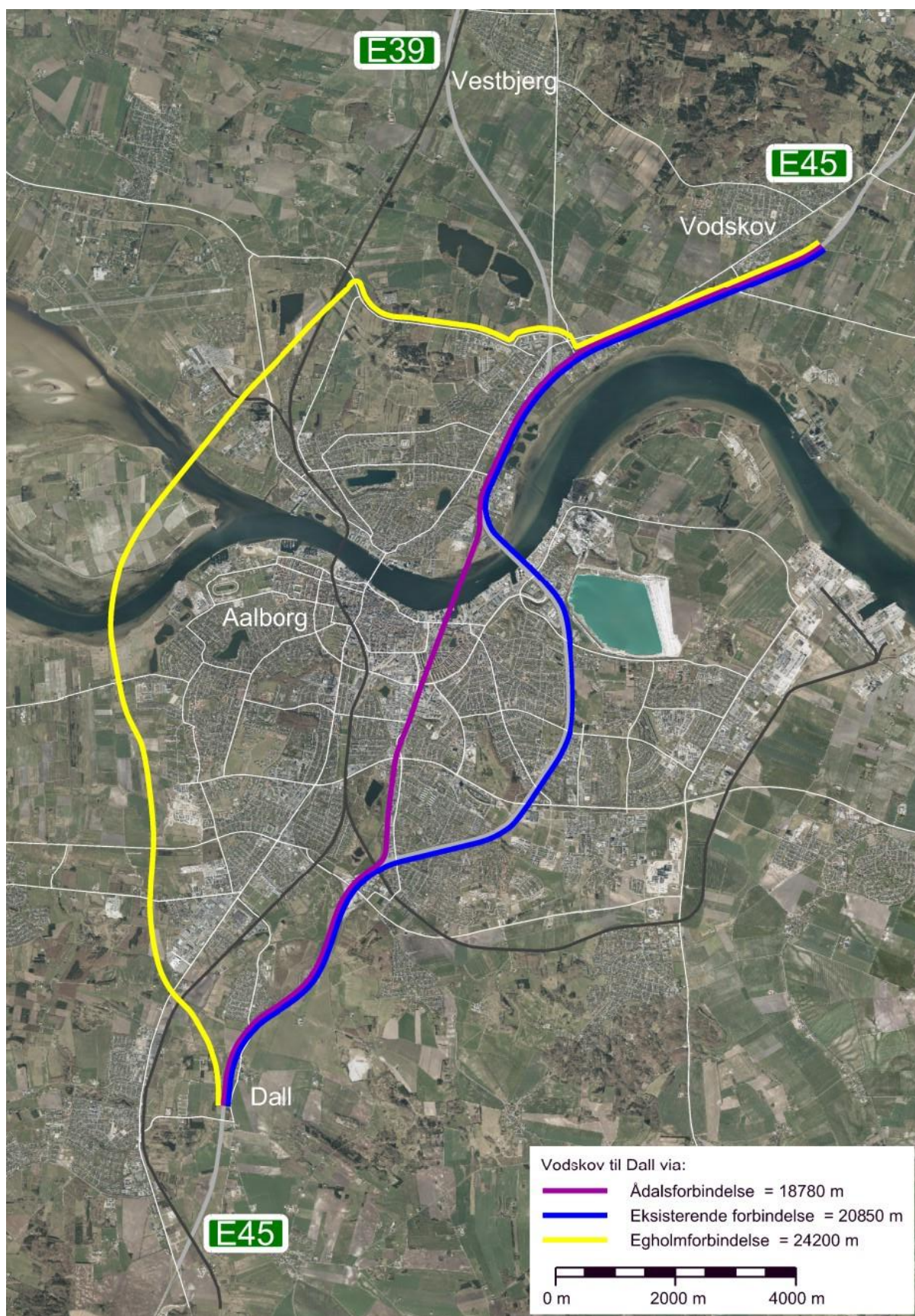
Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre en kæmpe bue ud og bruge Egholmforbindelsen. Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

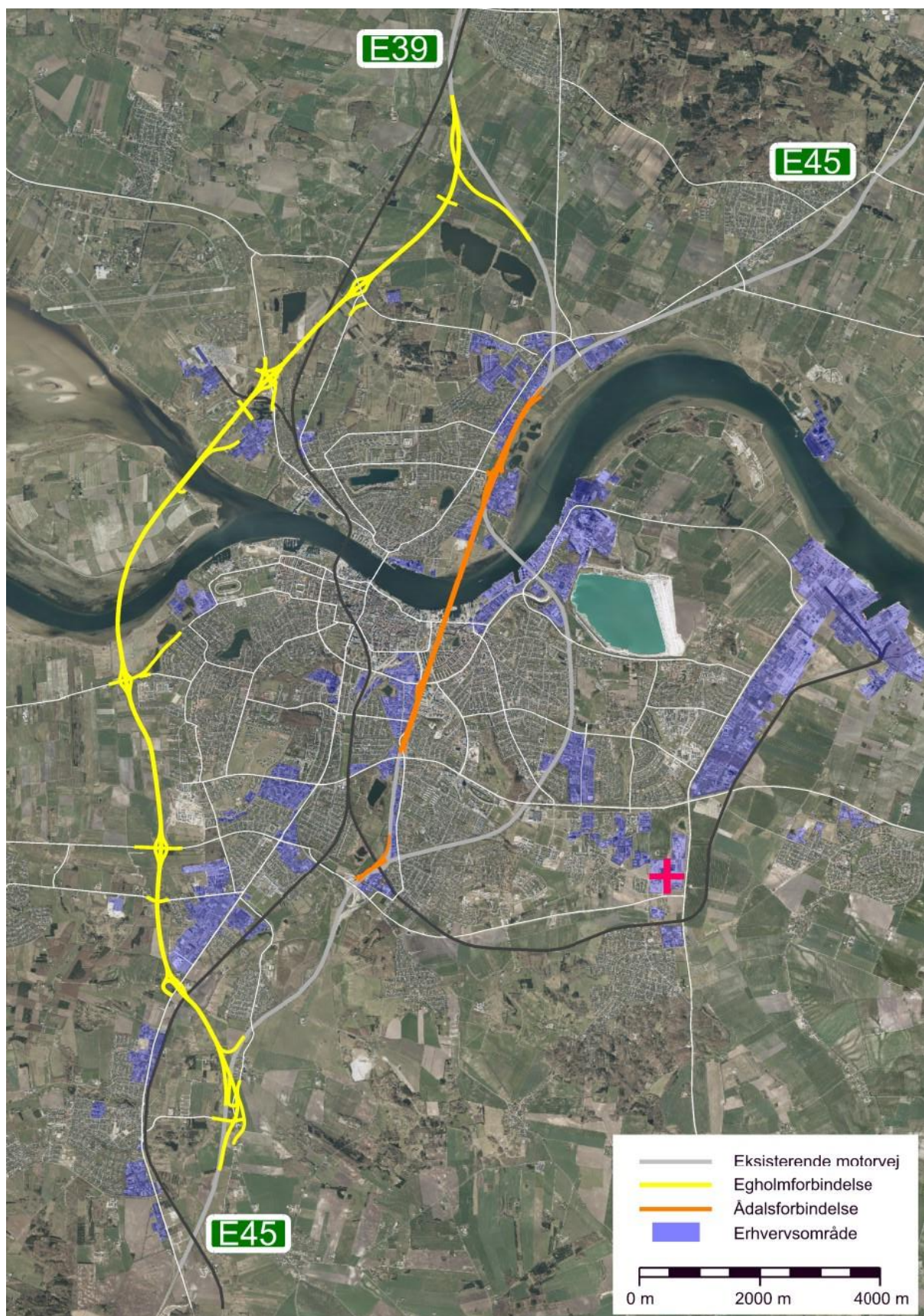
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.



4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Dette gælder delvist ved en Egholmforbindelse, men i særdeleshed ved en Ådalsforbindelse. Jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene

omkring Egholmforbindelsen til erhvervsområde, hvis den bliver realiseret. Dette vil naturligvis gøre det relativt nemt for nogle af de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Men det smadrer og forurener miljøet på enormt mange parametre og berører enormt mange indbyggere. Og spørgsmålet er, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland vil nyde gavn af en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen. Bilisterne i morgen- og eftermiddagstrafikken ad Ny Nibevej bliver sikkert ikke glade for endnu et lyskryds ved til- og frakørslerne, plus den ekstra trafik, der kommer til at blande sig, hvis Egholmmotorvejen bliver realiseret.

5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reduktion af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reduktion af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

6. Smarte løsninger for den kollektive trafik og sammenhængskraft på tværs af fjorden

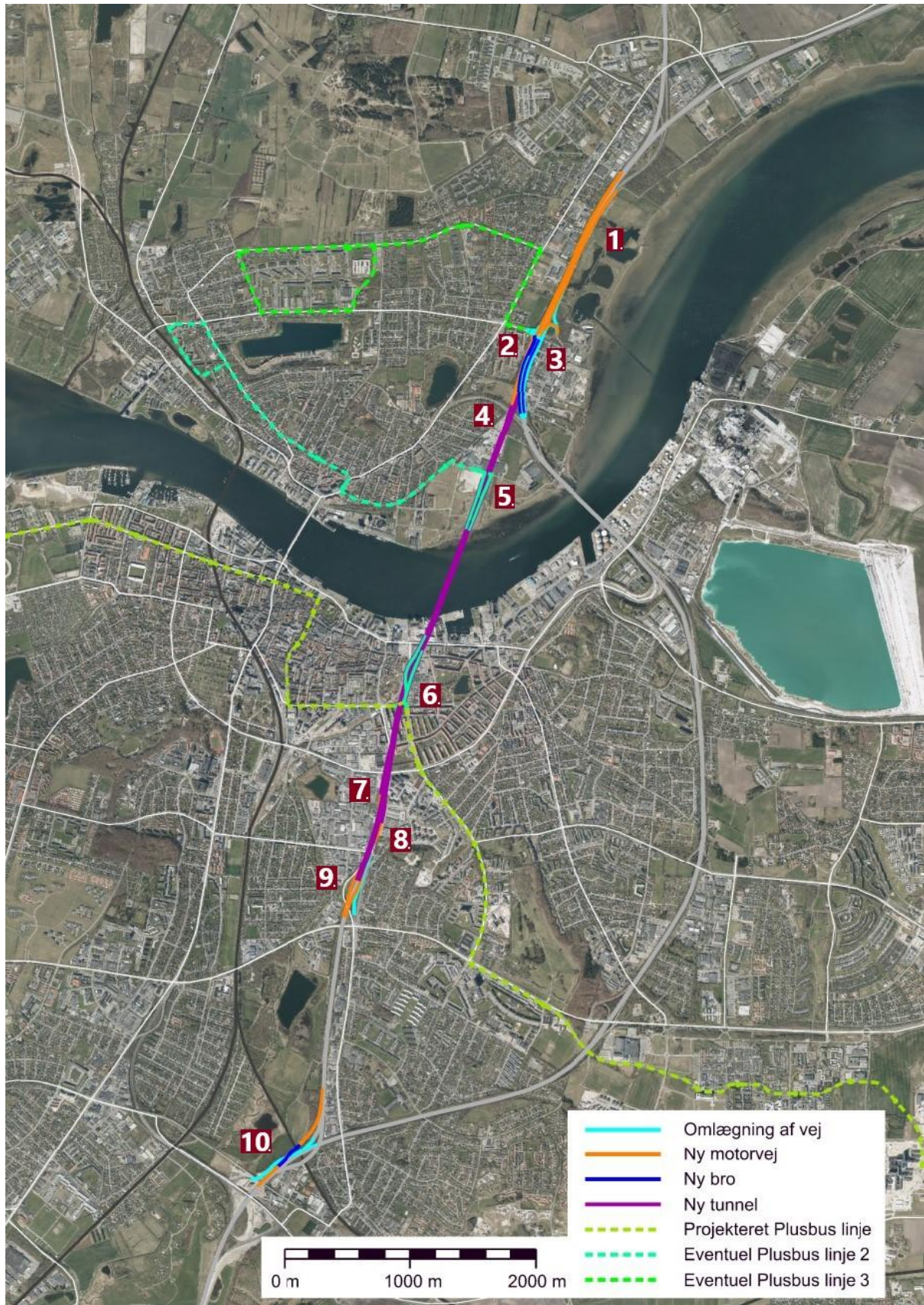
Aalborgs nye investering i kollektiv trafik er Plusbus konceptet, hvor hovedfærdselsårer på tværs af byen bliver indrettet med dedikerede busbaner, så det bliver attraktivt og hurtigere at transportere sig med bus mellem bydelene. Ådalsforbindelsen forløber centralt gennem Stigsborg Brygge i Nørresundby, som er en bydel under stor udvikling med nye boligkvarterer. En direkte linje via Stigsborg Brygge til det centrale Aalborg ved Karolinelunden vil danne en større sammenhængskraft og fleksibilitet for borgerne i Aalborg og Nørresundby. En attraktiv, nem og hurtig linje til resten af Aalborgs og Nørresundbys områder med handel, uddannelse, arbejdspladser, parker, kulturtilbud, fritidsaktiviteter og det øvrige kollektive transportsystem. Ådalsforbindelsen vil kunne yde større effektivitet i den kollektive trafik mellem Vendsyssel og Aalborg. Poli, ambulancer og beredskabsvæsen vil få en lynhurtig færdselsåre over Limfjorden via Ådalsforbindelsen. Den vil være et rigtigt godt supplement til de eksisterende forbindelser, eller et effektivt alternativ, hvis der er problemer på de to øvrige forbindelser. Se hvilken gigantisk omvej poli, ambulancer og beredskab skal ud på, hvis de skal anvende Egholmforbindelsen.

Således opfylder Ådalsforbindelsen alle de vigtigste mål med en 3. linjeføring på tværs af Limfjorden, og overgår Egholmforbindelsen på alle disse punkter:

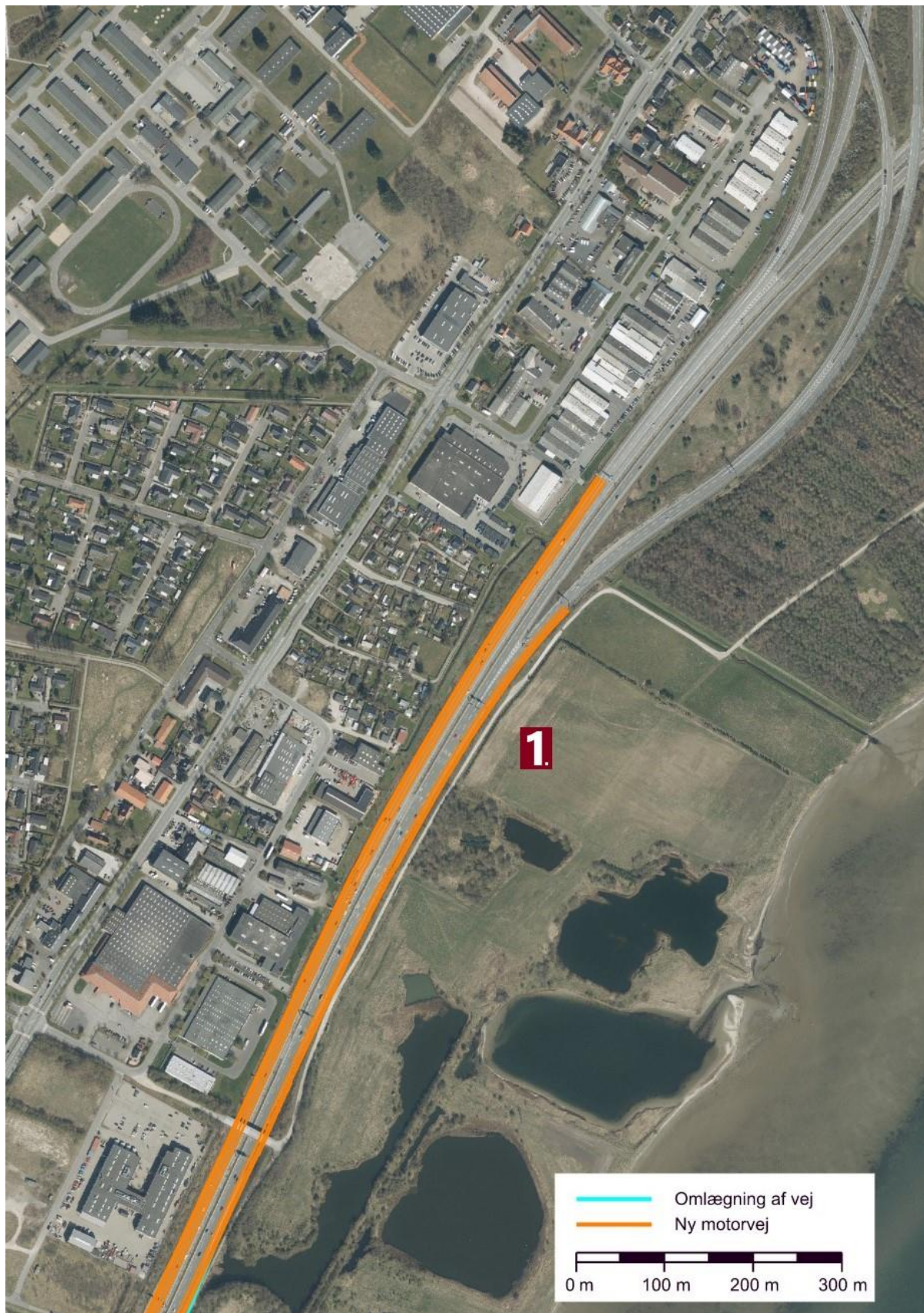
- Den mest optimale afvikling, aflastning og fordeling af langt størstedelen af trafikken på tværs af Limfjorden og i Aalborg.
- Det mest optimale alternativ for langt størstedelen af bilisterne på tværs af Limfjorden, hvis der opstår problemer ved Limfjordstunnelen eller Limfjordsbroen.
- Den mest direkte rute for langt størstedelen af bilisterne på tværs af Limfjorden, med 2 km besparelse og dermed stor reduktion af CO₂-forbruget.
- Den mest optimale plan for et effektivt og naturvenligt erhvervsliv.
- Den mest støjreducerende og naturbeskyttende løsning.
- Den mest effektive linjeføring til kollektiv trafik på tværs af fjorden.

Sådan som Nordjylland er indrettet geografisk, bymæssigt og infrastrukturmæssigt, kan det ikke betale sig at bygge bro eller tunnel over fjorden, langt fra Aalborg, Nørresundby og de eksisterende motorveje. Dels fordi det vil være et relativt mindretal, der vil få gavn deraf, og fordi det vil ødelægge alt for meget natur. Den bedste økonomiske løsning for effektivisering af den østvendte, vestvendte og diagonale trafik i de mindre befolkede distrikter vil være at skabe bedre hovedveje og indfaldsveje for dem.

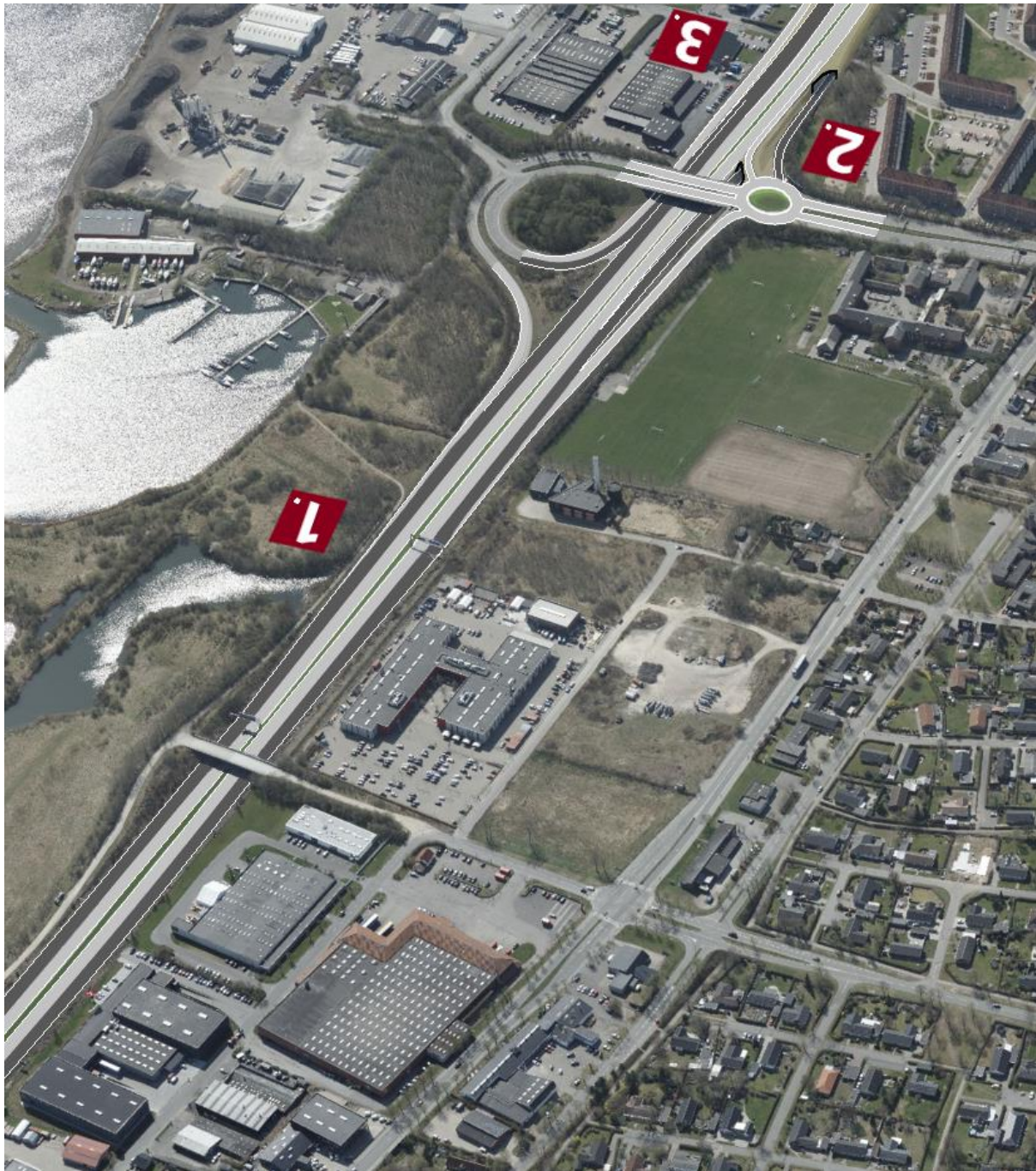
Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen. Ruten for den kommende Plusbus linje gennem Aalborg er indtegnet. Ådalstunnelen krydser Plusbus linjen ved Karolinelunden, hvilket kan åbne for en kobling med et Plusbus system på tværs af fjorden. Byfortætning på Nørresundbysiden med udbygning af Stigsborg Brygge kommer til at spæde flere trafikanter til byen. Ådalsforbindelsen kan indrettes smart med spor, tilkørsler og afkørsler tilegnet den kollektive og lokale trafik mellem Nørresundby og Aalborg. Med Plusbus systemet gennem Ådalstunnelen afløses den tvivlsomme og pladskrævende idé med at lave Plusbus linje over Limfjordsbroen af en effektiv og aflastende model på alle linjer.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Syd fra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før. Øverst til højre i billedet ses afkørsel fra Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer samt lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.).



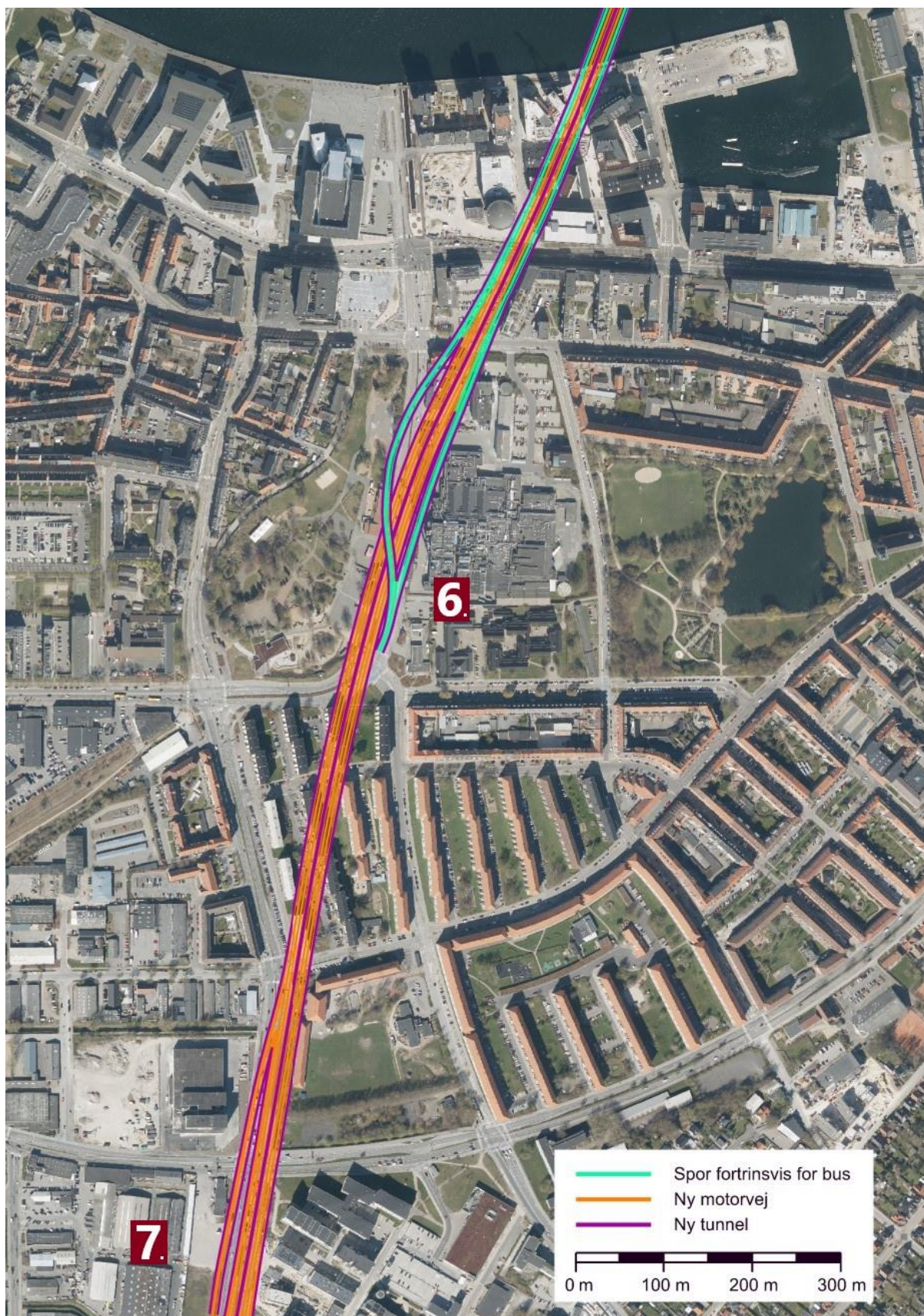
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer samt lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.). Fremtidsplanen for Stigsborg Brygge er afbilledet. Her ses det, at der ikke er planer om at opføre bebyggelse på arealet, hvor linjeføringen for Ådalstunnelen forløber.



Skråfoto set mod sydvest med fremtidsplanen for Stigsborg Brygge illustreret. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser, udrykningskøretøjer og lokale bilister fra Stigsborg Brygge og det øvrige østlige Nørresundby (5.).



Skråfoto set mod nord. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser og udrykningskøretøjer fra det centrale Aalborg til Stigsborg Brygge, det øvrige østlige Nørresundby, eller længere nordpå ad motorvej E39 / motorvej E45 (6.). Her kan busser, der kommer nordenfjords fra, nemt fortsætte ad Plusbus-banerne vest på til Aalborg banegård og Aalborg centrum, eller sydøst på til Universitetet og Supersygehuset i Sønder Tranders. Udrykningskøretøjer kommer hurtigt og uhindret nordenfjords.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgade kvarteret. Afkørsel og tilkørsel til Ådalstunnelen for busser og udrykningskøretøjer til og fra det centrale Aalborg til Stigsborg Brygge, det øvrige Nørresundby, eller ad motorvej E39 / motorvej E45 (6.). Her kan nordenfjords busser nemt fortsætte ad Plusbus-banerne vest på til Aalborg banegård og Aalborg centrum, eller sydøst til Universitetet og Supersygehuset i Sønder Tranders. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), såvel som det gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebanerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (7.) og tilkørsel (8.).



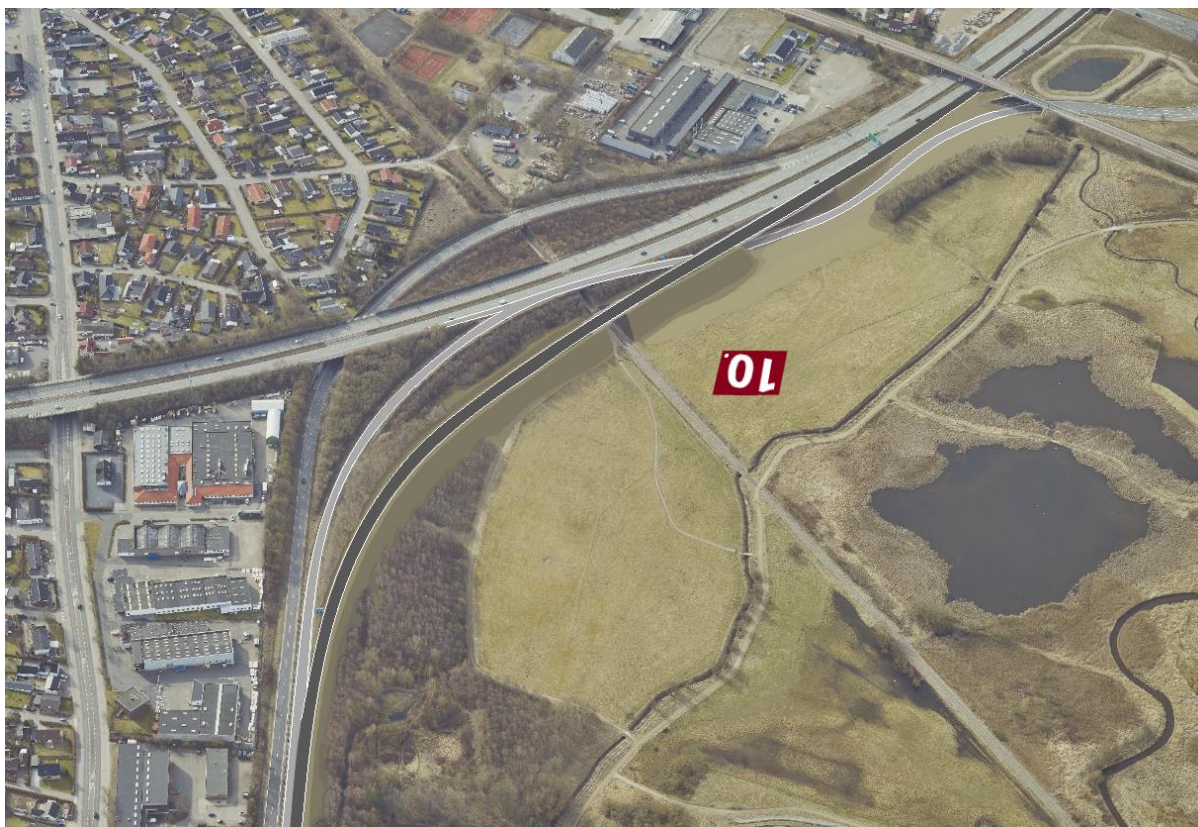
Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (7.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (8.) Omlægning af Sønderbros kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (9.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (8.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (9.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (10.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnsplenvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,23 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,73 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel ved Karolinelundsvej, som er beregnet til bustrafik og udrykningskøretøjer. Nordgående tunnelrør har en afkørsel ved Stigsborgvej. På store dele af strækningen vil man kunne grave tunnelen og afdække oppe fra terræn, fremfor at bore tunnel.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. På store dele af strækningen vil man kunne grave tunnelen og afdække oppe fra terræn, fremfor at bore tunnel. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,27 km og med 3 spor. De resterende 0,73 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor. Sydgående tunnelrør har en tilkørsel ved Stigsborgvej. Sydgående tunnelrør har en afkørsel ved Karolinelundsvej, som er beregnet til bustrafik og udrykningskøretøjer.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnspanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjord
Sendt: 06-01-2024 17:56
Bilag: høringssvar 3. limfjord - ingen aflastning.pdf;

Høringssvar 3. limfjord - tåbelig linjeføring

Den linjeføring er komplet uforståelig.

Målet med linjeføringen siges at være at aflaste E45, så der ikke opstår kø i morgentrafikken. VVM angiver, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, er problemet med krydsning af Limfjorden stort set forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal krydse fjorden til og fra arbejde i Aalborg. Det sker ofte i forbindelse med vognbaneskitet nede i selve tunnelen eller umiddelbart før/efter. Det må kunne afhjælpes på anden måde.

Langt de fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus 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 bedst kan afhjælpes gennem en udbygning af kapaciteten i den østlige del af Aalborg.

Her vil en parallel-tunnel tilsyneladende være den helt rigtige løsning, som ovenikøbet er billigere både anlægsøkonomisk og samfundsøkonomisk. Dette er selvfølgelig inklusive nødvendige tilslutningsanlæg og -veje. Der vil også kunne peges på city-tunnelen, og det forslag er end aldrig blevet undersøgt i en VVM. Dokumentation herfor ses 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 vestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn. Selvom jeg bor i det vestlige Jammerbugt, værdsætter jeg naturværdierne så meget, at jeg gerne venter et par minutter ekstra, ved passage af fjorden. Det er et luksus problem vi har her i Nordjylland - Sjællænderne griner, når de hører hvor lidt vi de facto holder i kø. Det tåler ingen sammenligning med deres forhold. Og den kommer ikke til at få den store betydning i forhold til evt. uheld i nuværende tunnel.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, Vil den i givet fald kun aflaste, hvis man opdager det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over

på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringe sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse.

Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg
Stationvej 81 b
Biersted
9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (mona_elisabeth@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 06-01-2024 17:45
Bilag: høringssvar 3. limfjordsforbindelse - forkert tænkt.pdf;

Høringssvar 3. limfjord - tåbelig linjeføring

Selve linjeføringen er komplet uforståelig.

Målet med linjeføringen skulle være at aflaste E45, så der ikke opstår kø i morgentrafikken. VVM angiver, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, er problemet med krydsning af Limfjorden i alt væsentlighed forbundet med "myldretidstrafikken", når folk skal til og fra arbejde i Aalborg. Det sker ofte i forbindelse med vognbaneskitte nede i selve tunnelen eller umiddelbart før/efter. Det må kunne afhjælpes på anden måde.

Langt de fleste arbejdspladser, herunder det kommende supersygehus 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 tilsyneladende 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 vestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje ovennævnte fordele, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, Vil den i givet fald kun aflaste, hvis man opdager det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at krigle sig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse.

Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Og så er det åbenbart planen, at Aalborgs befolkning skal bøde for disse skøre planer - hele 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid.

Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.

Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?

Vores vækst burde ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland. Et skræmmescenarie er, at vores landsdel bliver domineret af endnu en skør motorvej - et monsterprojekt med op til 10 meter høje broer hen over bebyggelse = skræksenarie.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen
Fredericiagade 26
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Linjeføring komplet tåbelig
Sendt: 06-01-2024 17:25
Bilag: høringssvar 3. limfjord - tåbelig linjeføring.pdf;

Hermed mit høringssvar

Høringssvar 3. limfjord - tåbelig linjeføring

Selve linjeføringen er komplet uforståelig.

Den siges at skulle aflaste E45, så der ikke opstår så megen kø i morgentrafikken. Det er målt, at den skulle kunne aflaste 24%. Det var ikke meget - og slet ikke til det beløb, den kommer til at koste. Er den overhovedet rentabel ?? Og hvordan den vil afværge køer, kan jeg ikke forestille mig.

Som det er nu, 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, herunder det kommende supersygehus 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 tilsyneladende 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, hvortil kommer, at den ødelægger en masse miljøhensyn.

Når der sker uheld i tunnelen, og man forestiller sig, at den nye 3. limfjordsforbindelse over Egholm er etableret, skulle man i givet fald opdage det i rigtig god tid, inden man kan køre fra over på E39. Der er ingen direkte forbindelse mellem E 39 og E 45. Og skal man over på E39 fra E45, så må det være ved at kringlesig gennem nørresundby eller Centrum, hvilket vil belaste trafikken der, og så er der nok ikke så meget vundet alligevel, i forhold til kødannelse. Kommer man fra Frederikshavn og den del af Vendsyssel, giver det slet ingen mening. Måske for nogen fra Jammerbugt, der skal til city syd, eller de, der kommer fra Hirtshalsfærgerne.

Men skal Aalborgs befolkning virkelig bøde for det?? 6 mia kr.? !! Det er det glade vanvid. **Motorveje plejer at være en statslig opgave - ikke en opgave en lokalbefolkning skal betale for.** Er det overhovedet lovligt? Man siger, at det giver vækst i Nordjylland - men hvordan?

Vores vækst vil i min optik være oplagt at lade ske gennem udnyttelse af de mange naturområder, der findes i hele Nordjylland og Himmerland. Et skræmmescenarie er, at A Enggaard tapetserer øen Egholm med højhuse, og der opstår industrier herfra og til Hirtshals. Det ville virkelig være noget, vi ikke ønsker.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen
Stigsborg Bakke 48, 4, 5
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Kritik: Manglende sammenlignelige beregninger for forbedring af E45 vs Egholmlinjen
Sendt: 06-01-2024 11:32
Bilag: En udbygning af E45 kan ikke vente.pdf;

Det er bekymrende, at der ikke er gjort mere for at forbedre fremkommeligheden på E45, trods Vejdirektoratets bevidsthed om problemets omfang.

Det undrer mig, at myndighederne ikke foretager omfattende beregninger på forbedringer af den eksisterende E45, hvilket af ukendte årsager aldrig tidligere er udført på en sammenlignelig måde. Det er afgørende, at alle muligheder og alternativer bliver grundigt vurderet for at finde den mest effektive og bæredygtige løsning.

Vejdirektoratet har aldrig regnet på forslagene til løsning af trafikproblemerne ved Limfjordstunnellen med den Grønne Mobilitetsmodel, selv om det iflg. civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen, Aalborg Universitet tilsyneladende er en enkel opgave.

Han forklarer, at Vejdirektoratet erkender, at der i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil være seriøse trængselsproblemer ved Limfjordstunnellen (81.000 køretøjer i døgnet), og at problemerne i 2040 (85.000 køretøjer i døgnet) vil blive af samme størrelsesorden, som vi oplever dem i dag med forsinkelser på op til 30 minutter i eftermiddagsmyldretiden.

Det er absurd, at kvalificerede fagfolk i embedsværk skal vente på en ministeriel tilladelse til at foretage samfundsøkonomiske beregninger til gavn for helheden og som, der uvist af hvilken grund, på 20. år stadig nægtes at give.

Iflg. civilingeniør, lektor emeritus i trafik- og byplanlægning Anker Lohmann-Hansen viser Vejdirektoratets beregninger, at den del af Vendsyssel, som i dag benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnellen på et niveau svarende til år 2020 – altså med køddannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser.

De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil muligvis få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, mens de der har mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, fortsat hænger i trængslen ved Limfjordstunnellen.

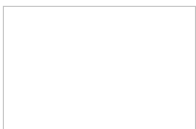
En alternativ løsning med en udvidelse af E45 vil ikke alene adressere trafikproblemerne fra Vendsyssel, men også være skånsom over for natur, fauna og miljø. Desuden ville det øge den trafikale kapacitet, hvor der er mest brug for den, og sandsynligvis være en mere økonomisk løsning.

Jeg opfordrer kraftigt til, at der foretages yderligere undersøgelser og overvejelser omkring en udbygning af E45, som et alternativ til Egholmforbindelsen. Det er essentielt, at vi finder en løsning, der tilgodeser både trafikale behov og miljøhensyn.

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.

En udbygning af E45 kan ikke vente



ANKER LOHMANN-HANSEN SKRIVER I SIT NOTAT TIL POLITIKERNE, AT FLERE BESLUTNINGER OM VEJNETTET I AALBORG HAR VÆRET DOMINERET AF POLITISKE OG IKKE TRAFIKTEKNISKE HENSYN. ARKIVFOTO: CLAUDS SØNDBERG

TRAFIK: Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Senest har Erhverv Norddanmark sat fokus på, at det i overvejende grad er Aalborg, der har interesse i, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Det er helt naturligt, fordi det er her, de store kapacitetsproblemer findes ved Limfjordsbroen og på E45 ved Limfjordstunnellen – kapacitetsproblemer som breder sig til det omgivende lokale vejnet.

Erhverv Norddanmark mener også, at en Tredje Limfjordsforbindelse er af stor betydning for virksomheder i de nordlige kommuner som fx Frederikshavn. De taler om nødvendigheden af god og pålidelig fremkomme-

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen- Indsigelse - Vestlig forbindelse løser ikke trængselsproblemet nok
Sendt: 05-01-2024 17:25

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Vestlig forbindelse løser ikke problemet med trængsel ved E45, Limfjordstunnelen.

Ifølge Vejdirektoratets egne beregninger af trafikudviklingen, vil Egholmslinjen ikke aflaste E45 tilstrækkeligt til at undgå at kapacitetsgrænsen ved Limfjordstunnelen igen er nået omkring år 2035. Det er kun få år efter åbningen af Egholmsmotorvejen.

Aalborg udvikler sig mod øst, og det har i særklasse været tilfældet siden 2011, hvor Egholmmotorvejen blev besluttet.

Herude ligger Universitetet, det kommende Supersygehus, de store arbejdspladser, Aalborg Havn, boligkvarterer etc.

Aalborg Kommune by-udvikler lige nu Stigsborg-området på østsiden af Nørresundby, hvor en helt ny bydel vil rumme 7.500 mennesker lige ved E45.

E45 er allerede overbelastet trafikalt og kan ikke følge med behovet, da slet ikke i fremtiden.

Jeg er enig med trafikforskere (fx Anker Lohmann-Hansen) der påpeger at en udbygning af den eksisterende forbindelse – altså et ekstra rør eller to ved siden af den nuværende tunnel – er den indlysende rigtige løsning for både mennesker og natur og trafikale forhold i regionen.

En udbygning af E 45 kan ikke vente.

En vestforbindelse over Egholm er at betragte som en motor-ringvej for Aalborg kommune og bør ikke betales af staten.

Mvh

John Sloth

Kong Georgs Vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmforbindelsen- Høringssvar- Vestlig forbindelse løser ikke problemet
Sendt: 05-01-2024 17:02

Vestlig forbindelse løser ikke problemet

Aalborg udvikler sig mod vest. Herude ligger Universitetet, det kommende Supersygehus, store boligkvarterer etc.

E45 er allerede overbelastet trafikalt og kan ikke følge med behovet, da slet ikke i fremtiden.

Jeg er enig med trafikforskere (fx anker Lohmann-Hansen) på peger at en udbygning af den eksisterende forbindelse – altså et ekstra rør eller to ved siden af den nuværende tunnel – den indlysende rigtige løsning for både mennesker og natur og trafikale forhold i regionen.

En udbygning af E 45 kan ikke vente.

En vestforbindelse over Egholm er at betragte som en ringvej for kommunen og intet andet.

Mvh

Mie M. Sloth

Kong Georgs Vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Motorvej over Egholm
Sendt: 05-01-2024 12:10

Kære transportminister og folketing.

Jeg tilslutter mig fuldt ud vedlagte artikel af Anker Lohmann-Hansen.

Den illustrerer til fulde at en motorvej over Egholm **ikke** løser problemerne på E45.

Det er samtidig et bedre og billigere alternativ, selv om Vejdirektoratet hævder, at et sådant ikke findes.

Det er uhørt, at påstå dette og det ville tjene folkestyret, at bedre og billigere alternativer undersøges ved så store anlægsopgaver.

"TRAFIK: Nordjysk erhvervsliv har gentagne gange ytret sig om vigtigheden af, at der etableres en Tredje Limfjordsforbindelse. Senest har Erhverv Norddanmark sat fokus på, at det i overvejende grad er Aalborg, der har interesse i, at der sikres bedre kapacitet for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Det er helt naturligt, fordi det er her, de store kapacitetsproblemer findes ved Limfjordsbroen og på E45 ved Limfjordstunnellen – kapacitetsproblemer som breder sig til det omgivende lokale vejnet.

Erhverv Norddanmark mener også, at en Tredje Limfjordsforbindelse er af stor betydning for virksomheder i de nordlige kommuner som fx Frederikshavn. De taler om nødvendigheden af god og pålidelig fremkommelighed, når Limfjorden skal krydses ved Aalborg.

De hævder - i et debatindlæg bragt i Nordjyske, at den Egholm-forbindelsen vil sikre, at Nordjylland som helhed – og i særdeleshed Vendsyssel – ikke bliver koblet af udviklingen i resten af landet og landene omkring os samt, at det vil sikre en god og pålidelig fremkommelighed – og reelle alternativer – når Limfjorden skal krydses ved Aalborg, så både gods og personer kan nå frem til aftalt tid.

Jeg er enig med Erhverv Norddanmark i, at trængselsproblemerne ved især Limfjordstunnellen er et seriøst problem. Det skal løses – ja det burde for længst være løst, men Transportministeren og i nogen grad Aalborg Kommune ønsker øjensynligt ikke, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden på E45.

Vejdirektoratet er fuldt bevidst om problemets omfang og karakter, men kan ikke komme igennem med selv mindre lokale forbedringer.

Vejdirektoratets beregninger viser, at den del af Vendsyssel, som benytter E45 (Hals, Hjallerup, Sæby og Frederikshavn) samt trafikken til Sverige, i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil opleve trængsel ved Limfjordstunnellen på et niveau svarende til år 2020 – altså med kødannelser i myldretiderne og risiko for trafikalt sammenbrud ved de ca. 100 årlige hændelser. De, der benytter E39 med mål syd for Aalborg, vil få fordel af en vestlig omfartsvej uden om Aalborg, men har de mål i Aalborg Centrum, erhvervsområdet ved Port of Aalborg, Universitetet, Universitetshospitalet eller Gigantium, så hænger også de i trængslen ved Limfjordstunnellen.

Vejdirektoratet har aldrig regnet på forslagene til løsning af trafikproblemerne ved Limfjordstunnellen med den Grønne Mobilitetsmodel, selv om det er en enkel opgave. De venter på ministerens tilladelse, og den nægter han at give. Vejdirektoratet erkender, at der i 2035 med en Egholmforbindelse fortsat vil være seriøse trængselsproblemer ved Limfjordstunnellen (81.000 køretøjer i døgnet), og at problemerne i 2040 (85.000 køretøjer i døgnet) vil blive af samme størrelsesorden, som vi oplever dem i dag med forsinkelser på op til 30 minutter i eftermiddagsmyldretiden.

Erhvervslivet ved inderst inde godt, at den eneste løsning, som kan samle alle interesser i Nordjylland er en udbygning af E45 fra Svenstrup til Bouet incl. ekstra kapacitet ved Limfjordskrydsningen. En udbygning af E45 vil løse alle problemer for trafikken fra Vendsyssel. En udbygningsløsning er skånsom over for naturinteresser, fauna og miljø og vil sikre en større trafikal kapacitet på tværs af Limfjorden, der hvor der er brug for den. Og ikke mindst er den billigere.

Vi kan ikke vente ti år med at få gjort noget ved kapacitetsproblemerne på tværs af Limfjorden.
Transportministeren må "se at få fingeren ud" og komme i gang med en etapevis udbygning af E45."

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trm.dk. (arp@trm.dk.)
Fra: thue.orberg@gmail.com (thue.orberg@gmail.com)
Titel: Høringssvar omkring 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 21:24

Til Transportministeriet

Jeg vil som borger i Aalborg stærkt anmode om en revurdering af linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse. Ikke fordi jeg selv bor i den vestlige del af Aalborg, men fordi Aalborg som sådan vil blive negativt påvirket af en vestforbindelse (først og fremmest en "indpakning" af byen mellem to motorveje – men også støj fra lavbroen helt til centrum og en meget negativ virkning på øen Egholm og naturområderne vest/syd for Aalborg). Selvom jeg bor i den østlige del af Aalborg, mener jeg, at en ekstra østforbindelse (gerne et ekstra rør, så man kan benytte to rør sydpå om morgenen og to nordpå om eftermiddagen) vil gøre meget mere gavn på langt sigt, da det er her de store kapacitetsproblemer blot vil tiltage de kommende år – også selvom vi evt. ville få en vestforbindelse. Samtidig ville en sådan billigere forbindelse også kunne give økonomi til en langt bedre støjbeskyttelse (gerne med overdækning) af en mere samlet (udbygget) motorvej nord og syd for fjorden – og den ville også undgå mange ekstra tilkørsler og omkørsler, som en vestforbindelse ville nødvendiggøre.

Det er hovedtrækkene i mine indvendinger mod lovforslaget, som det ligger nu.

Med venlig hilsen
Thue Ørberg

Thue Ørberg
Hirsevej 8
9000 Aalborg
Tlf. 27 46 25 46

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: katja thomsen (katjathomsen5@gmail.com)
Titel: Klage 3 limfjordsforbindelse
Sendt: 04-01-2024 10:31

ønsker at gøre indsigelse mod 3 limfjordsforbindelse, som desværre ikke opfylder gældende regler. I øvrigt er der kommet nye undersøgelser der viser at den IKKE kommer til at løse Aalborgs trafik problemer. Det vil en østlig forbindelse gøre.

Alt er rykket ud øst på i Aalborg, med det nye sygehus og industri.

Aalborg vestby er stort set lukket for trafik, da der netop er lavet en busrute, og derfor må biler ikke køre der. Det vil få konsekvenser for afkørsel på Nørhomsvej, som i forvejen er helt stoppet til. Det er ikke taget med i beregningerne.

Hvordan sikrer man at folk ikke blive syge af larmen.

Hele området i Hasseris er vokset kolosalt de sidste par år, og motervejen kommer til at være gangske få meter fra tæt bebyggelse?

Hilsen Katja Thomsen

K.E. Færgemanns vej 10

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - Trafikale løsninger
Sendt: 03-01-2024 19:43

Hej Anders, Venligst send en kvittering for modtaget mail.

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 Vejdirektoratets egne 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: samkørselsbaner, 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.



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, og Aalborgensere, som kun skal over fjorden til Nørresundby, skal ikke ind på E45, som således bliver en gennemgående motorvej, som vil kunne fungerer gnidningsfrit, også i myldretiden. 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
- geneconcentration, 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.

I Fravigelse for bilag IV-arten odder, udarbejdet af SWECO for Vejdirektoratet, hævdes det at "der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen" må siges at være ukorrekt. Det foreliggende lovforslag bør ikke vedtages, når der findes andre og bedre løsninger på trængselsproblemet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - trafikale løsning
Sendt: 02-01-2024 17:02
Bilag: image009.emz; image011.emz;

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

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.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image009'.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image011'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - trafikale løsning
Sendt: 02-01-2024 16:40
Bilag: image003.emz; image005.emz;

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

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.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image003'.

Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'image005'.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende alternative linjeføringer
Sendt: 02-01-2024 14:39
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende alternative linjeføringer.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende og kvalificeret beregninger af alternative linjeføringer

- Jeg vil gerne have en kvalificeret begrundelse for, hvorfor der ikke er undersøgt og beregnet alternative linjeføringer, der er brugbare i forhold til at vurdere, om valgte løsning er rigtig i forhold til samfundsøkonomi, trafikløsning og miljøet.

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for, hvordan og hvorfor VVM-høringen lever op til dansk- og EU-lovgivningen på områderne.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Muff (permuffj@gmail.com)
Titel: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 20:27

Den påtænkte motorvej over Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Mølholm, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden.

Og Egholm-motorvejen vil på ingen måde løse de trafikale udfordringer i og omkring Aalborg. Vejdirektoratet udtaler nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag." Egholmmotorvejen vil altså kun i meget ringe grad aflaste Limfjordstunnelen. Så at bruge 7 mia. til en Egholmmotorvej er en absolut dårlig investering.

De 7 milliarder kroner kunne bruges meget bedre!

For et langt mindre beløb vil man kunne bygge et 3. tunnelrør – helst et vendbart, som er fleksibelt ift. om trafikbelastningen er sydgående eller nordgående. Og dertil en citytunnel, som kan aflaste trafikken over Limfjordsbroen.

Denne løsning vil i langt højere grad løse trafikudfordringerne i og omkring Aalborg.

Mvh
Per Muff

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette-Marie Reimer (mettemariereimer@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar_3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 20:20

Den påtænkte motorvej over Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Mølholm, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden.

Og Egholm-motorvejen vil på ingen måde løse de trafikale udfordringer i og omkring Aalborg. Vejdirektoratet udtaler nu i VVM2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag." Egholmmotorvejen vil altså kun i meget ringe grad aflaste Limfjordstunnelen. Så at bruge 7 mia. til en Egholmmotorvej er en absolut dårlig investering.

De 7 milliarder kroner kunne bruges meget bedre!

For et langt mindre beløb vil man kunne bygge et 3. tunnelrør – helst et vendbart, som er fleksibelt ift. om trafikbelastningen er sydgående eller nordgående. Og dertil en citytunnel, som kan aflaste trafikken over Limfjordsbroen.

Denne løsning vil i langt højere grad løse trafikudfordringerne i og omkring Aalborg.

Mvh Mette-Marie Reimer

.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:04

Jeg anbefaler en udvidelse af nuværende limfjordsforbindelse i øst, det er en mere relevant, billigere og aktuel løsning, da det er der de reele trafikale problemer er.

Jeg mener ikke, at de trafikale problemer løses med en motorvej over Egholm, og ønsker at der skal yderligere og opdaterede undersøgelser til for at finde løsninger der løser de trafikale problemer mere optimalt.

Vurderinger bygger på forældede og ufuldstændige undersøgelser og derfor nedlægger jeg protest.

Ønsker en bekræftelse på at høringssvar er modtaget

Mvh Marianne Eberhardt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Egholmsmotorvej
Sendt: 01-01-2024 16:32

MED LØGN SKAL MOTORVEJ BYGGES

I Vejdirektoratets ny VVM/MVK findes et opdateret bilag om trafik. Det står sort på hvidt på side 2, at man forventer 80.900 biler i Limfjordstunnelen i 2032 EFTER en evt. åbning af en motorvej via Egholm. Kapacitetsgrænsen siges at være 75-80.000. Køerne vil derfor fortsætte, og det vil kun blive værre i årene derefter.

Bilisterne vil ganske vist have en alternativ rute via Egholm, men enhver kan se på et kort, at det bliver en meget stor omvej for de fleste. Og så er vi lige vidt. Kortet skal i øvrigt ikke være det fra Vejdirektoratet, for det angiver industriområderne i Aalborg Øst som marker og skærer containerhavnen af. Der foregår mange mærkelige ting!

Egholmforbindelsen løser ikke myldretidsproblemet på det sted, hvor flertallet har behov for at passere: ved Limfjordstunnelen. Limfjordstunnelen ligger i dag tæt på midten af byområdet og har forbindelse mod både Øst- og Vest-vendsyssel. Limfjordsbroen ligger faktisk mod vest. En Egholm-forbindelse placeret vest for den vestlige skaber derfor IKKE et Nordjylland i balance.

Den lette måde at snakke uden om, er at rette al fokus mod transittrafikken fra E45 syd mod Hirtshals og Jammerbugt. Denne trafik slipper for myldretidskøen, hvis der bygges en motorvej via Egholm. Men transittrafikken udgør kun ca. 25 % af den fjordkrydsende trafik og en del skal jo mod Frederikshavn. Ca. 85 % af trafikken vil fortsat få problemer.

Figuren, der følger denne artikel, bygger på Vejdirektoratets seneste tal for Limfjordstunnelen. Den viser, hvad der vil ske. Tager vi udgangspunkt i år 2014, kan man se, hvordan trafikken vokser sig op over kapacitetsgrænsen (kun afbrudt af Corona). Men mod 2032 vil der for alvor blive propper på vejnettet.

En tilsvarende kurve må forventes at gentage sig fra 2032 og frem. Her vil nogle vælge at sidde i kø, andre at køre omvejen via Egholm, hvilket også forsinker turen. Når vi kommer op i 2040'erne, vil mange vendelboer formentlig undlade at søge arbejde i Aalborg C og Ø, da det er for besværligt at komme derover. Unge mennesker vil fraflytte Frederikshavn for at kunne gå på uddannelser i Aalborg, andre vil flytte fra byen, fordi de ikke tør bo et sted, hvor ambulancer ender i kø på vej mod det nye Regionshospital.

I 2019 indgik borgmester Thomas Kastrup-Larsen og transportminister Ole Birk Olesen en yderst kritisabel aftale om at forny VVM, men kun hvad angik den vestlige linjeføring. I mange år før og efter har modstanderne af Egholmforbindelsen efterlyst en VVM for en udvidelse af E45 inklusive et ekstra rør (eller en Citytunnel). Det har man nægtet, og nu bruger man argumentet, at det er for sent, og påstår, at vi har diskuteret det så længe. Men der er jo spændt ben for en ligeværdig diskussion.

Man bør snarest muligt lave en VVM for løsningen med udvidelse af E45 og et enkelt ekstra tunnelrør. En sådan vil øge kapaciteten med ca. 50 %, hvilket er meget mere end de 23 %, en forbindelse via Egholm vil aflaste med. Så er alle store problemer løst. Man kan starte med en rapport, der vedrører udvidelsen af selve vejen med tre meter til hver side, derefter lave rapporten vedrørende en ekstra tunnel. På den måde kan arbejdet med første del komme hurtigt i gang.

Jeg kan i øvrigt ikke forstå, at det tavse flertal af regions- og kommunalpolitikere ikke kan se fidusen i at vælge udvidelsen af E45, spare 3-4 mia. på statens budget og få nogle af disse penge retur til brug for elektrificering af jernbanen mod Hirtshals godsterminal og en bus-bro ved siden af Limfjordsbroen. Det var forresten også godt for klimaet, hvis nogen kan huske den problematik.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse- for et bedre nytår 2024 med valg af østlig motorvejstunnel over Limfjorden
Sendt: 01-01-2024 13:30

Jeg er ikke imod en 3. Limfjordsforbindelse, men jeg er imod den vestlige forbindelse over Egholm.

Der findes bedre og billigere løsninger f.eks i form af et ekstra tunnelrør, der udvider E45 og den allerede eksisterende motorvej E45 i Aalborg Øst.

Spørgsmål til byrådet i Aalborg og Folketinget

Hvad er den logiske forklaring på, at den 3. Limfjordsforbindelse ikke skal være et ekstra rør mod øst i tilknytning til nuværende tunnel?

Den østlige forbindelse er 2 milliarder billigere.

Den østlige forbindelse vil give mere afhjælpning af trafikken

Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge 2 meget vigtige drikkevandsboringer, hvor den ene leverer rent drikkevand til 1/3 af Aalborg.

Den østlige forbindelse vil ikke ødelægge et unikt økologisk ø miljø og rekreative vestlige områder

Der er beskyttede dyrearter ved Egholm, hvis habitater vil blive ødelagt ved en linjeføring over Egholm, bla Oddere og knortegæs.

Der vil blive en kæmpe støjforurening over den tætbefolkede Aalborg Vestby, Hasseris Enge, Nørre Sundby og Hvorup. De besparede 3 milliarder kan bruges til støjbeskyttelse ved eksisterende E45

Hvad med asbestdepoterne ved en Egholm forbindelse, som kan give asbestforurening i vand, luft og fjord?

Alt taler for en østlig linjeføring

Hvorfor tror du, at Socialdemokratiet har tabt så mange stemmer i Aalborg -og stod uden for det grønne valgforbund, som var alle partier tv for S, som alle er imod Egholm linjeføringen. Hvorfor afsætter Aalborg Kommune midt i denne sparetid 30 mill årlig til en statsfinansieret motorvej? Denne Aalborg Alliance giver endvidere ulige konkurrencemyndigheder for erhvervslivets medlemmer om man betaler til Egholm forbindelsen eller ej.

Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner

Godt nytår 2024

Mvh Bodil Rokkedal Johansen

Bundgårdsvej 81

9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 10:41

Til Transportministeriet!

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 etablere en ny forbindelse vest om byen, når det er mod øst behovet primært er - ikke alene i Aalborg, men hele vejen op langs østkysten mod Frederikshavn. 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 vil et ekstra rør indlysende kunne håndtere bedre og langt billigere - og uden de astronomiske omkostninger, der er forbundet med den påtænkte vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Tænk jer dog om! Lad fornuften råde og skrot det i enhver henseende dårlige motorvejsprojekt via Egholm og kig i stedet for på det eneste forstandige alternativ - mod ØST! Langt de fleste borgere i Aalborg er lodret imod den vestlige forbindelse Bak os op!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Re: Egholmmotorvej
Sendt: 31-12-2023 16:27

>
>
> Kære trafikminister og folketing
>
> Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.
>
> En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig af trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:
>
> 1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.
>
> 2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjniveau.
>
> 3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.
>
> Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?
>
>
> Venlig hilsen
>
> Dan Brock-Faber
> Jenlebakken 4, 9520 Skørping
> Mobil +45 20 77 07 96

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Elias kramer (kramer_6@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 30-12-2023 12:20

Den påtænkte motorvej over naturskønne Egholm har et klart alternativ - et ekstra tunnelrør ved E45. Med denne løsning på de trafikale udfordringer, undgår vi fatale naturødelæggelser i Hasseris og Sofiendal Enge, i Limfjorden, på Egholm, Lindholm og i Voerbjerg nord for Nørresundby. Vi undgår sundhedsskadelig støj, høj risiko for ødelæggelser af drikkevandsområder i Drastrup og gennempløjning af sundhedsfarlige asbestdeponier på land, både nord og syd for Limfjorden. Staten overholder dermed også lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser. Oddere yngler året rundt og det dyrplageriske i denne påtænkte sag opstår, når voksne hunoddere med små unger i rederne skræmmes væk og ungerne efterlades tilbage overladt til sig selv bag trådhegn og store gravemaskiner!

Det er uforsvarlig brug af skatteborgernes penge!

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 30-12-2023 00:24
Bilag: AlternativeLimfjordsforbindelser[5285][1797].pdf;

Til Trafikminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

De alternative Limfjordsforbindelser udarbejdet af professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen, civilingeniør, lektor emeritus Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen.

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebackken 34, 1.
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

Alle nordjyder ved, at E45 nu har været til rådighed i over 50 år, og at det er den absolut største vejforbindelse, når det drejer sig om færdsel på tværs af Limfjorden. På hverdage kører omkring 87.000 køretøjer gennem Limfjordstunnelen, og den årlige stigning ligger på 1200-1500 køretøjer om året. Kapaciteten er opbrugt for længst, idet erfaringen har vist, at der opstår begyndende trængsel ved 75.000 køretøjer, og i dag er der kritisk trængsel med adskillige minutters forsinkelser i lang tid morgen- og eftermiddagstimerne.



Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

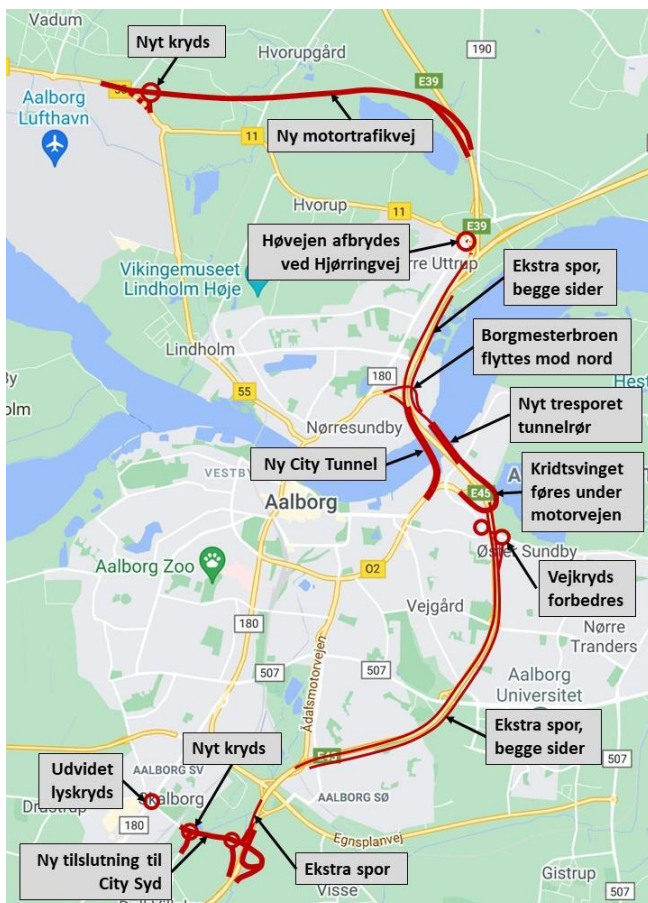
I de senere år har Vejdirektoratet arbejdet på at skitsere en ny Limfjordsforbindelse i form af en 20 km motorvej vest om Aalborg by og hen over øen Egholm, ofte kaldt Egholmmotorvejen. Nu har man fra myndighedernes side tillige fremført, at denne linjeføring er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke 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.

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag."

Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

I forhold til mulige alternative løsninger er det afgørende, at trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45, idet efterspørgslen hovedsagelig knytter sig til Aalborg Centrum og Aalborg Øst med de store arbejdspladser og institutioner. Et alternativ, der indebærer en udvidelse af E45 vil give rigelig ekstra kapacitet der, hvor behovet er.



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

I det følgende beskrives, hvad en udvidelse af E45 omfatter. Der er tale om to alternative løsninger som hovedsagelig adskiller sig fra hinanden i forløbet umiddelbart i nærheden af fjorden. Det betyder at alternativerne, har et fælles forløb og et særforløb. Alternativ a) "Bypass-løsningen" består af et ekstra trespolet tunnelrør med vendbar trafik lige øst for den nuværende tunnel og en ny udformning af "kridtsvinget". Alternativ b) "City Tunnellen" består af en ny tunnel vest for den nuværende tunnel, hvorved "Kridtsvinget", der leder trafikken til/fra Aalborg Centrum, kan nedlægges. Begge alternativer passerer fjorden i en tunnel. Bypass-løsningen øst for nuværende tunnel og City Tunnellen, vest for. Begge forandrer "Kridtsvinget". Bypass-løsningen med en forbedring og City Tunnellen med en nedlæggelse, idet der således kommer en helt ny afkørsel til Aalborg Centrum. De to alternativer er dermed kun forskellige i forhold til passagen ved fjorden og forbindelsen mod Aalborg Centrum.

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

Ved at anlægge et ekstra tunnelrør ved siden af Limfjordstunnelen bliver der i alt 9 spor til rådighed ved fjordkrydsningen. Med tre rør i alt vil der kunne opnås en god fleksibilitet, idet der ved installation af et nyt elektrisk hurtigt reagerende styringsanlæg, kan opnås forskellige opsætninger af alle spor. Det afgørende bliver muligheden for at vende trafikken efter behov. I normalsituationen uden spidsbelastning vil man typisk benytte fire spor i hver retning og friholde det midterste spor i midterste rør (en 4 + 1 + 4 opsætning). Om morgenen vil man vælge at åbne et eller to spor mere mod syd (altså i yderste konsekvens en 6 + 3 opsætning), og om eftermiddagen vil man gøre modsat mod nord.

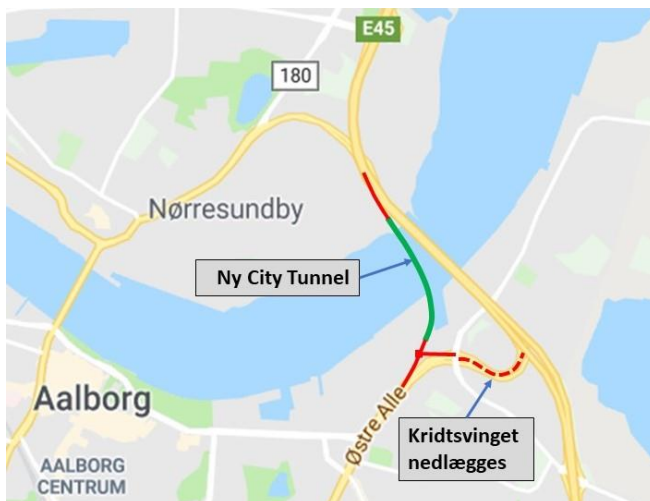
Denne mulighed for fleksibel omstilling kan også med stor fordel udnyttes i tilfælde af uheld, redningskørsel eller større vedligeholdelsesopgaver i eller tæt ved tunnelen. Som regel vil to af de tre rør altid være åbne og kun i ekstreme tilfælde vil to rør være spærret. Med den nuværende sekssporede Limfjordstunnel vil der fortsat ikke kunne etableres en sådan fleksibilitet, og diverse uheld vil stadig forekomme og skabe trængsel.

Det ekstra tunnelrør kan med fordel placeres umiddelbart øst for den eksisterende tunnel, mere præcist med den sydlige munding tæt ved, mens det nordlige udløb kan rykkes 50-60 m væk fra tunnelen. Langt ned i fjorden på sydsiden er der solid fundering i form af en kridtundergrund, så den nuværende tunnel vil ikke blive generet der. Modsat består den nordlige fjordbred af dynd, som tidligere har generet tunnelen. Enten skal dette dyndlag graves væk eller også skal det nye rør funderes på en anden måde, f.eks. ved at bore pæle ned.

Det såkaldte "Kridtsving" har i mange år nu forårsaget en dårlig trafikafvikling ved den sydlige tunnelmunding, idet der på en meget lille strækning er fletning af to spor fra Aalborg C og to spor fra motorvejen. Anlægget er yderligere uheldigt, da "Kridtsvinget" føres ind på motorvejen i venstre side. Det får derved en fortrinsstilling frem for motorvejen. Konsekvensen er, at tæt trafik meget hurtigt skaber kødannelser med forsinkelser til følge. Der er således behov for, at Kridtsvingets sydlige kørebane bliver ført ind under motorvejens østlige kørebane. Yderligere skal Rørdalsvej broen over motorvejen forlænges.

Ved tunnelmundingerne på såvel nordsiden som sydsiden skal ramperne forlænges en del for at gøre plads til overledning mellem spor, jf. de ovenfor omtalte muligheder for opsætning af styringsanlægget. Desuden skal der foretages nødvendige eksproprieringer. En konsekvens heraf vil blive, at en del rør og tankinstallationer umiddelbart øst for Limfjordstunnelen skal fjernes eller flyttes.

Udvidelse af E45: b) Ny tunnel – "City Tunnelen"



En ny tunnel "City Tunnelen" anlægges som en 2 + 2 sporet motortrafikvej mellem Nørresundbygrenen ved E45 og "Gassen" på sydsiden af fjorden. Vejen tilsluttes Østre allé og koblingen til "Rørdalsvej" ændres. På nordsiden af fjorden kan den nye tunnel etableres i passende afstand vest for den eksisterende tunnel, men der vil også her blive behov for særlig fundering, f.eks. med nedborede pæle. En særlig udfordring bliver at føre City Tunnelens østlige kørebane ind under motorvejens seks spor.

Figur 4 - Ny City Tunnel

En hovedpointe ved City Tunnelen er, at "Kridtsvinget" kan nedlægges, så trafikken gennem Limfjordstunnelen kan flyde uforstyrret.

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

Fællesdelen af de to alternativer består i en udvidelse af E45 nord og syd for fjorden, og der foreslås tilføjet to nye vejstrækninger. Den ene vejstrækning udgøres af en ny motortrafikvej fra E39 nord for Bouet til Vadum og med afgrening til lufthavnen.

Formålet med etablering af denne nye statsvej er primært at skabe en god hurtig og sikker forbindelse mellem Jammerbugt Kommune (og længere vest på) og motorvejsanlægget E39/E45. Vejen vil erstatte landevejen "Høvejen", hvilket vil give god forbindelse fra E39/E45 til lufthavnen.

Tilslutningen af "Høvejen" til motorvejen har de senere år været en væsentlig årsag til, at der hver morgen kommer trængsel og forsinkelser i motorvejskrydset "Vendsyssel" ved Bouet. I sydgående retning skal fem spor nemlig på en relativt kort strækning indsnævres til tre spor. Ved anlæggelse af motortrafikvejen længere mod nord vil trafikken ind mod motorvejskrydset blive bedre fordelt.

Fra Bouet mod syd til Limfjordstunnelen udvides kørebanerne fra tre til fire spor i begge sider. Denne udvidelse vil sandsynligvis på hele strækningen kræve ekspropriering af en smal strimmel på 3-4 m. Som følge deraf skal broen over motorvejen ved "Forbindelsesvejen" udskiftes og gøres længere. Den eksisterende "Borgmesterbro" fjernes, og en ny bro bygges længere mod nord. Det giver en mere optimal tilkobling af "Stigsborg Brygge" til motorvejsnettet.

Fællesdelen af de to alternativer består også i en udvidelse syd for fjorden. Den udgøres af en ny forbindelse fra E45 nord for Dall Villaby til bydelsområdet "City Syd". Tilslutningen til E45 kan med fordel etableres i eller ved "Info-teria Dall".

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnspanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan mest passende udføres i etaper. Da man nord for fjorden for år tilbage udvidede antal spor til tre i begge sider, kunne det gøres uden eller med meget få ekstra eksproprieringer, idet man kunne flytte grøfterne lidt, inddrage mest muligt af midterrabatten og desuden nedsætte sporbredden. Forventeligt kan det samme gøres på de fleste af strækningerne syd for fjorden. Visse gamle broer skal dog straks eller på et senere tidspunkt udskiftes og gøres længere.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 16:33
Bilag: AlternativeLimfjordsforbindelser[5285].pdf;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Alternativ Limfjordsforbindelse udarbejdet af Kaj Jørgensen, Anker Lohmann-Hansen og Otto Anker Nielsen.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Om ny limfjordsforbindelse

To løsninger ved E45 er bedre end Egholmmotorvejen

Alle nordjyder ved, at E45 nu har været til rådighed i over 50 år, og at det er den absolut største vejforbindelse, når det drejer sig om færdsel på tværs af Limfjorden. På hverdage kører omkring 87.000 køretøjer gennem Limfjordstunnelen, og den årlige stigning ligger på 1200-1500 køretøjer om året. Kapaciteten er opbrugt for længst, idet erfaringen har vist, at der opstår begyndende trængsel ved 75.000 køretøjer, og i dag er der kritisk trængsel med adskillige minutters forsinkelser i lang tid morgen- og eftermiddagstimerne.



Figur 1- Limfjordsforbindelser - to muligheder

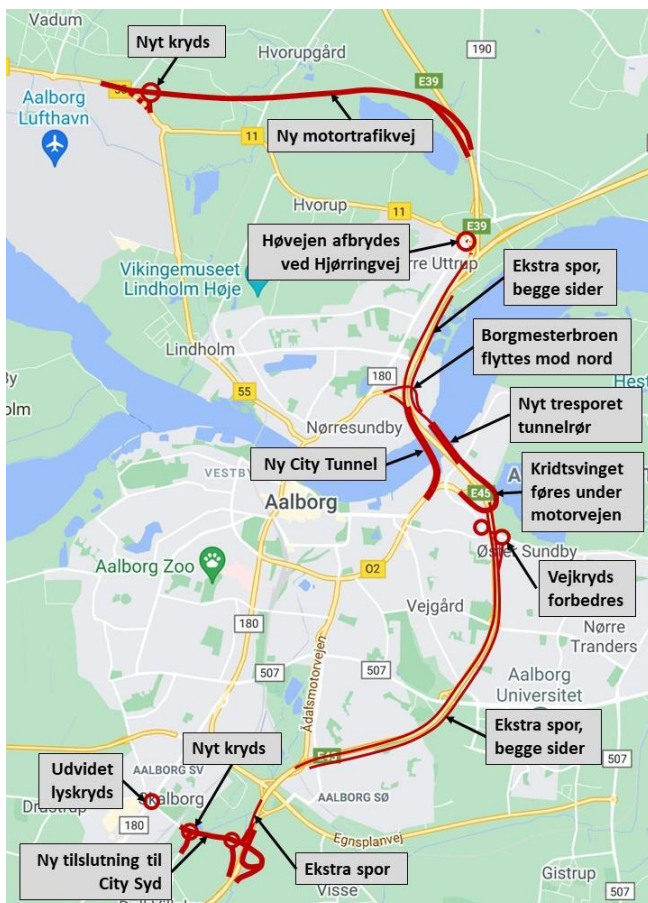
I de senere år har Vejdirektoratet arbejdet på at skitsere en ny Limfjordsforbindelse i form af en 20 km motorvej vest om Aalborg by og hen over øen Egholm, ofte kaldt Egholmmotorvejen. Nu har man fra myndighedernes side tillige fremført, at denne linjeføring er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke 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.

Vejdirektoratet (VD) skriver nu i MKV2023 delrapporten om trafikberegninger (citater): "Efter åbning af den 3. Limfjordsforbindelse vil ca. 80.900 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 87.000 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag."

Trafikken i tunnelen kommer med en gennemført Egholmmotorvej således ikke under tunnelens kapacitetsgrænse, når den åbner, og VD har erkendt, at begyndende trængsel som nævnt indtræffer ved 75.000 køretøjer, hvilket vi allerede oplevede omkring år 2015.

I forhold til mulige alternative løsninger er det afgørende, at trafikanternes behov langt overvejende knytter sig til E45, idet efterspørgslen hovedsagelig knytter sig til Aalborg Centrum og Aalborg Øst med de store arbejdspladser og institutioner. Et alternativ, der indebærer en udvidelse af E45 vil give rigelig ekstra kapacitet der, hvor behovet er.



Figur 2 - Oversigt over ændringer ved udvidet E45

I det følgende beskrives, hvad en udvidelse af E45 omfatter. Der er tale om to alternative løsninger som hovedsagelig adskiller sig fra hinanden i forløbet umiddelbart i nærheden af fjorden. Det betyder at alternativerne, har et fælles forløb og et særforløb. Alternativ a) "Bypass-løsningen" består af et ekstra trespolet tunnelrør med vendbar trafik lige øst for den nuværende tunnel og en ny udformning af "kridtsvinget". Alternativ b) "City Tunnellen" består af en ny tunnel vest for den nuværende tunnel, hvorved "Kridtsvinget", der leder trafikken til/fra Aalborg Centrum, kan nedlægges. Begge alternativer passerer fjorden i en tunnel. Bypass-løsningen øst for nuværende tunnel og City Tunnellen, vest for. Begge forandrer "Kridtsvinget". Bypass-løsningen med en forbedring og City Tunnellen med en nedlæggelse, idet der således kommer en helt ny afkørsel til Aalborg Centrum. De to alternativer er dermed kun forskellige i forhold til passagen ved fjorden og forbindelsen mod Aalborg Centrum.

Udvidelse af E45: a) Ekstra tunnelrør og ændret Kridtsving



Figur 3 - Ekstra tunnelrør og Kridtsvinget

Ved at anlægge et ekstra tunnelrør ved siden af Limfjordstunnelen bliver der i alt 9 spor til rådighed ved fjordkrydsningen. Med tre rør i alt vil der kunne opnås en god fleksibilitet, idet der ved installation af et nyt elektrisk hurtigt reagerende styringsanlæg, kan opnås forskellige opsætninger af alle spor. Det afgørende bliver muligheden for at vende trafikken efter behov. I normalsituationen uden spidsbelastning vil man typisk benytte fire spor i hver retning og friholde det midterste spor i midterste rør (en 4 + 1 + 4 opsætning). Om morgenen vil man vælge at åbne et eller to spor mere mod syd (altså i yderste konsekvens en 6 + 3 opsætning), og om eftermiddagen vil man gøre modsat mod nord.

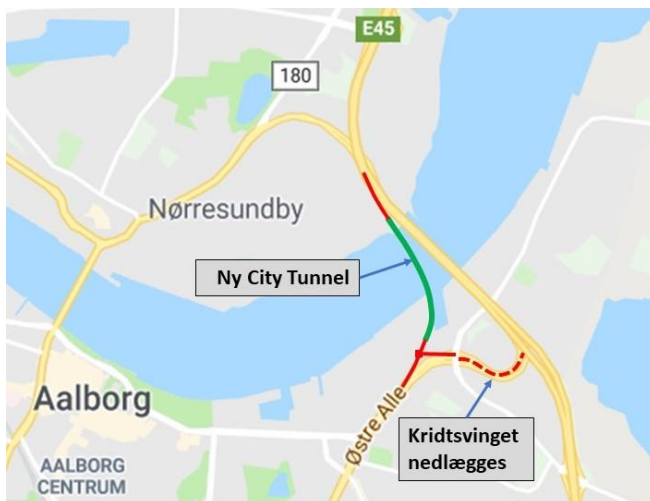
Denne mulighed for fleksibel omstilling kan også med stor fordel udnyttes i tilfælde af uheld, redningskørsel eller større vedligeholdelsesopgaver i eller tæt ved tunnelen. Som regel vil to af de tre rør altid være åbne og kun i ekstreme tilfælde vil to rør være spærret. Med den nuværende sekssporede Limfjordstunnel vil der fortsat ikke kunne etableres en sådan fleksibilitet, og diverse uheld vil stadig forekomme og skabe trængsel.

Det ekstra tunnelrør kan med fordel placeres umiddelbart øst for den eksisterende tunnel, mere præcist med den sydlige munding tæt ved, mens det nordlige udløb kan rykkes 50-60 m væk fra tunnelen. Langt ned i fjorden på sydsiden er der solid fundering i form af en kridtundergrund, så den nuværende tunnel vil ikke blive generet der. Modsat består den nordlige fjordbred af dynd, som tidligere har generet tunnelen. Enten skal dette dyndlag graves væk eller også skal det nye rør funderes på en anden måde, f.eks. ved at bore pæle ned.

Det såkaldte "Kridtsving" har i mange år nu forårsaget en dårlig trafikafvikling ved den sydlige tunnelmunding, idet der på en meget lille strækning er fletning af to spor fra Aalborg C og to spor fra motorvejen. Anlægget er yderligere uheldigt, da "Kridtsvinget" føres ind på motorvejen i venstre side. Det får derved en fortrinsstilling frem for motorvejen. Konsekvensen er, at tæt trafik meget hurtigt skaber kødannelser med forsinkelser til følge. Der er således behov for, at Kridtsvingets sydlige kørebane bliver ført ind under motorvejens østlige kørebane. Yderligere skal Rørdalsvej broen over motorvejen forlænges.

Ved tunnelmundingerne på såvel nordsiden som sydsiden skal ramperne forlænges en del for at gøre plads til overledning mellem spor, jf. de ovenfor omtalte muligheder for opsætning af styringsanlægget. Desuden skal der foretages nødvendige eksproprieringer. En konsekvens heraf vil blive, at en del rør og tankinstallationer umiddelbart øst for Limfjordstunnelen skal fjernes eller flyttes.

Udvidelse af E45: b) Ny tunnel – "City Tunnelen"



En ny tunnel "City Tunnelen" anlægges som en 2 + 2 sporet motortrafikvej mellem Nørresundbygrenen ved E45 og "Gassen" på sydsiden af fjorden. Vejen tilsluttes Østre allé og koblingen til "Rørdalsvej" ændres. På nordsiden af fjorden kan den nye tunnel etableres i passende afstand vest for den eksisterende tunnel, men der vil også her blive behov for særlig fundering, f.eks. med nedborede pæle. En særlig udfordring bliver at føre City Tunnelens østlige kørebane ind under motorvejens seks spor.

Figur 4 - Ny City Tunnel

En hovedpointe ved City Tunnelen er, at "Kridtsvinget" kan nedlægges, så trafikken gennem Limfjordstunnelen kan flyde uforstyrret.

Udvidelse af E45: fællesdelen – nord og syd for fjorden

Fællesdelen af de to alternativer består i en udvidelse af E45 nord og syd for fjorden, og der foreslås tilføjet to nye vejstrækninger. Den ene vejstrækning udgøres af en ny motortrafikvej fra E39 nord for Bouet til Vadum og med afgrening til lufthavnen.

Formålet med etablering af denne nye statsvej er primært at skabe en god hurtig og sikker forbindelse mellem Jammerbugt Kommune (og længere vest på) og motorvejsanlægget E39/E45. Vejen vil erstatte landevejen "Høvejen", hvilket vil give god forbindelse fra E39/E45 til lufthavnen.

Tilslutningen af "Høvejen" til motorvejen har de senere år været en væsentlig årsag til, at der hver morgen kommer trængsel og forsinkelser i motorvejskrydset "Vendsyssel" ved Bouet. I sydgående retning skal fem spor nemlig på en relativt kort strækning indsnævres til tre spor. Ved anlæggelse af motortrafikvejen længere mod nord vil trafikken ind mod motorvejskrydset blive bedre fordelt.

Fra Bouet mod syd til Limfjordstunnelen udvides kørebanerne fra tre til fire spor i begge sider. Denne udvidelse vil sandsynligvis på hele strækningen kræve ekspropriering af en smal strimmel på 3-4 m. Som følge deraf skal broen over motorvejen ved "Forbindelsesvejen" udskiftes og gøres længere. Den eksisterende "Borgmesterbro" fjernes, og en ny bro bygges længere mod nord. Det giver en mere optimal tilkobling af "Stigsborg Brygge" til motorvejsnettet.

Fællesdelen af de to alternativer består også i en udvidelse syd for fjorden. Den udgøres af en ny forbindelse fra E45 nord for Dall Villaby til bydelsområdet "City Syd". Tilslutningen til E45 kan med fordel etableres i eller ved "Info-teria Dall".

Fra Limfjordstunnelen mod syd til Egnspanvej (evt. til Svenstrup) udvides kørebanerne fra to til tre spor. Arbejdet her kan mest passende udføres i etaper. Da man nord for fjorden for år tilbage udvidede antal spor til tre i begge sider, kunne det gøres uden eller med meget få ekstra eksproprieringer, idet man kunne flytte grøfterne lidt, inddrage mest muligt af midterrabatten og desuden nedsætte sporbredden. Forventeligt kan det samme gøres på de fleste af strækningerne syd for fjorden. Visse gamle broer skal dog straks eller på et senere tidspunkt udskiftes og gøres længere.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Helle Højmosen (helle.hojmose@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse.
Sendt: 29-12-2023 14:40

Hej Anders.

Vi synes, den 3. Limfjordsforbindelse skal være den østlige linjeføring. Vores holdning er begrundet i, at det den så vil kunne aflaste Egnsplænevej, som allerede i dag (2023) er stærkt presset. Desuden ligger der, på den østlige rute, det nye supersygehus, der når det står færdig, vil have stærkt behov for en god infrastruktur således, at personale og patienter kan komme let til og fra hospitalet.

Vi frygter, hvis man laver en vestlig forbindelse, at man også bliver nødt til at lave en østlig forbindelse kort tid efter, for at imødekomme trafikken til og fra det nye supersygehus. Vi synes, at behovet for en velfungerende infrastruktur ved det nye supersygehus, er stærkt underbelyst i debatten.

Med venlig hilsen

Peter og Helle Højmosen
Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:35

Trafik:

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.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Gitte Paracha Thorhauge (gitteparachathorhauge@gmail.com)
Titel: Indsigelse de østlige forbindelser
Sendt: 21-12-2023 23:36

Jeg vil gerne have bekræftelse på modtagelse af denne mail.

Høringssvar imod en motorvej over Egholm.

De meget bedre og billigere østlige alternativer

Kære politiker

I dette høringssvar vil jeg kort og godt argumentere for, at Staten besinder sig og dropper Egholm motorvejen.

I stedet for at vedtage anlægsloven for en motorvej over Egholm, bør I politikere genoverveje:

Et ekstra rør med vendbare kørebaner ved Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet.

Eller en citytunnel, som Anker Lohmann-Hansen lektor emeritus i trafik- og byplanlægning og professor og leder af transportdivisionen DTU Otto Anker Nielsen står bag.

“Udgiften kan reduceres med op mod 2,5 mia. kr. med en alternativ linjeføring, lyder det nu fra to trafikforskere, professor Otto Anker Nielsen, leder af transportdivisionen DTU, og lektor emeritus Anker Lohman-Hansen, Aalborg Universitet”.

Kilde: Netavisen Søfart, 19.01.22 i en artikel om Egholm motorvejen.

Citytunnelen er også placeret i nærheden af Limfjordstunnelen, men med det formål at få skilt den lokale trafik fra den gennemkørende inden Limfjordstunnelen. Det vil soleklart give meget mere plads til begge trafikstrømme.

Begge de beskrevne alternativer er meget billigere og har ifølge de ovenfor nævnte eksperter en meget bedre forrentning end Egholm motorvejen, hvis forrentning efterhånden er nul (0).

Derudover ligger de, hvor der er brug for dem. Nemlig der, hvor de fleste arbejdspladser er. Og der, hvor universitetet og det nye supersygehus er.

I tilfælde af trafikuheld vil de to alternativer også være mere velegnede, fordi de giver mulighed for hurtigt at flytte meget af trafikken væk fra Limfjordstunnelen. Ved uheld i Limfjordstunnelen er Egholm motorvejen faktisk katastrofal. Jeg vil ihvertfald nødtigt være bosiddende i den nye bydel ved Stigsparken i Nørresundby eller i Vodskov, den dag trafikken er brudt fuldstændig sammen i Limfjordstunnelen og mit barn pludselig får brug for en akut ambulance. Så er vejen igennem Nørresundby, hen over Egholm og hele vejen igennem Aalborg i en endeløs kø af biler altså meget lang og direkte livstruende. Limfjordsbroen sander selvfølgelig - som altid - til med det samme i den slags situationer.

Der mangler en offentlig undersøgelse af de to alternativers rentabilitet.

Rentabiliteten af disse burde som minimum have været beskrevet i miljøkonsekvensrapporten 23. Det er desværre ikke sket. Når man fra politisk side har valgt ikke at lave en VVM for i det mindste et af de to beskrevne østlige alternativer, har I politikere i princippet selv udelukket anlæg af Egholm motorvejen. For der lever oddere i dens linjeføring. Oddere nyder normalt en meget høj beskyttelse under EU's Habitatdirektiv bilag 4. Det vil sige, at de ikke må dræbes, ikke må flyttes og IKKE MÅ FORSTYRRES. Nu har vi så en miljøkonsekvensvurdering og et oplæg til anlægslov, hvor det helt uden blusel foreslåes, at der skal bruges hundelort, hundetis og hundeglam + lys og andre lyde til at skræmme odderne væk fra deres levepladser, hvor de har reder og måske unger. Dette er fuldstændigt imod Habitatsdirektivets ånd, imod loven og imod normal dyreetik.

Og det er til fare for oddernes liv og overlevelse.

Man kan jo undre sig over, at ingen - heller ikke Vejdirektoratet - har været opmærksomme på odderne i de to tidligere vurderinger af virkninger på miljøet, VVM 11 og VVM 21. Man har måske i virkeligheden gerne

villet skjule, at odderne var der og derfor er det ikke kommet offentligheden for øre. Først da et par friske herrer fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen satte vildtkameraer op, blev offentligheden gjort opmærksom på oddernes eksistens på Egholm.

Jeg mener faktisk ud fra ovenstående, at VVM 23 ligesom de to tidligere VVM'er bør skrottes og at anlægsloven ikke bør vedtages.

Venlig hilsen
Gitte Paracha Thorhauge
Johnstrupsvej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 12:54

Kære trafikminister og folketing

Det fremgår af udkast til Anlægslov:

"Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfunds-mæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brug-bare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning."

En 3. limfjordsforbindelse er givet samfundsmæssig nødvendig, men den bør ikke nødvendigvis føres over Egholm, da der helt klart findes brugbare, mindre natur og støjbelastende samt billigere alternativer, man har blot fravalgt at undersøge dem forsvarligt.

Et tredje tunnelrør ved E45 med 2-3 spor og vendbar trafik er et af de brugbare alternativer, som endog giver en væsentlig større økonomisk afkastning.

Stop Egholmløsningen mens tid er og få E45 løsningen undersøgt forsvarligt

Den bliver alligevel nødvendig iflg. Vejdirektoratets egne tal.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Re: Egholmmotorvej
Sendt: 21-12-2023 12:52

>
> Kære trafikminister og folketing
>
> Jeg synes, at en motorvej over Egholm dels er unødvendig og dels forårsager alt for mange indgreb i menneskers livskvalitet samt uvurderlig natur og dyreliv.
>
> En udbygning af det eksisterende tunnel system ved E45 med et ekstra rør med 3 spor og vendbar trafikretning afhængig af trafikintensitet vil klart være at foretrække af flere årsager:
>
> 1) Den er væsentlig billigere og hurtigere at bygge.
>
> 2) Der etableres i øjeblikket støjværn og et ekstra spor vil være relativt nemt at etablere og vil ikke skabe mærkbart højere støjniveau.
>
> 3) Den nuværende tunnel sætter sig og trafikken vil iflg. Vejdirektoratets egne tal ikke blive mærkbart aflastet af en Egholmforbindelse, så det bliver alligevel nødvendigt med et ekstra rør for at løse problemerne.
>
> Så hvorfor ikke etablere denne billigere og bedre løsning først?
>
>
> Venlig hilsen
>
> Dan Brock-Faber
> Jenlebakken 4, 9520 Skørping
> Mobil +45 20 77 07 96
>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Breum (breum1@outlook.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 21-12-2023 12:10

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

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

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

Linjeføringen er lige nu i høring, og alle kan sende høringssvar, se <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse> eller få vejledning på facebook siden for 'Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen'. Det vil jeg opfordre alle til. Jeg vil selv med baggrund i ovenstående opfordre til, at det alternative forslag om en udvidelse af tunnelen undersøges på ny, inden der vedtages en anlægslov. Og at den udvidede løsning i øst kan kombineres med en solid støjdemper, gerne en fuld overdækning af motorvejen. Det er der brug for, for der er allerede store støjgener fra motorvejen i det østlige Aalborg - og der er masser af penge til det, for løsningen i øst koster kun det halve af løsningen i vest, men giver dobbelt så stor aflastning af trafikken!

Kære politikere: vis mod! Kræv at linjeføringen i øst kommer i betragtning igen. Det ønsker et flertal af aalborgenserne (60% vs 28% ifølge meningsmåling). Eftertiden vil også takke jer for det. I byer verden over bruges der store beløb på at fjerne eller overdække motorveje, som tidligere tiders politikere har placeret alt for bynært. Den fejl behøver I ikke også begå!

Vh.
Peter Breum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Paludan-Müller Andersen (charlottepma@gmail.com)
Titel: Høringssvar ift. Egholm forbindelse
Sendt: 18-12-2023 20:41
Bilag: Adalsforbindelsen - Forslag til 3 limfjordsforbindelse.pdf;

Hej Transportminister

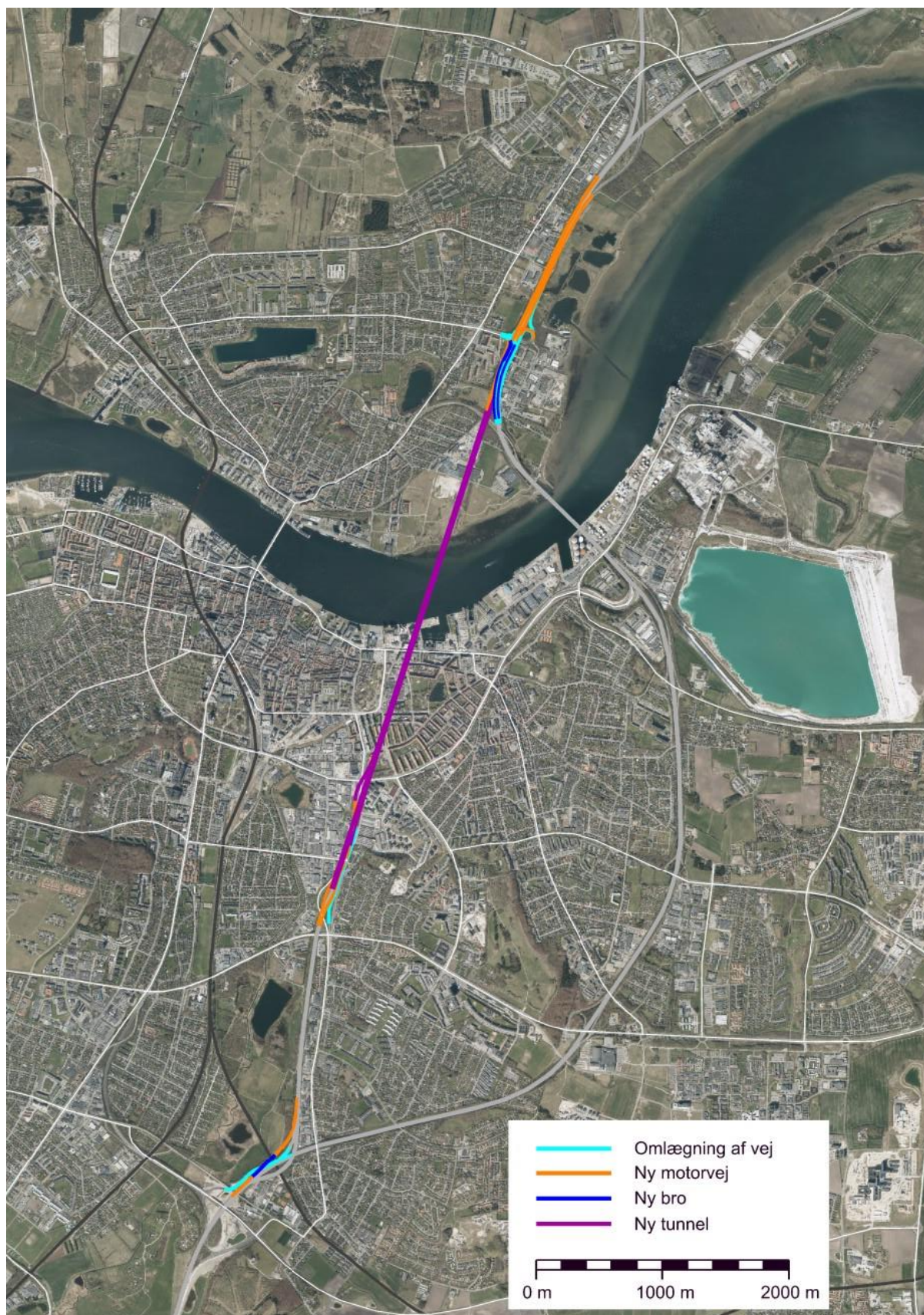
Jeg ønsker ikke en Egholm forbindelse. Mine argumenter uddybes i vedhæftet.

Mvh. Charlotte Paludan-Müller

Sendt fra min iPad

Ådalsforbindelsen

Forslag til linjeføring af en 3. limfjordsforbindelse.



Dette forslag til en 3. limfjordsforbindelse er udtænkt og udarbejdet af:

Daniel Davidsen
Kort- og landmålingstekniker
Aalborg, den 19.12.2021

I mit virke som landmålingstekniker har jeg arbejdet på mange vejprojekter, og har generelt interesse for infrastruktur. Jeg er født og opvokset i Aalborg og har meget lokalkendskab til byen og oplandet. Jeg har derfor været enormt optaget af at udtænke en optimal løsning på spørgsmålet om en 3. limfjordsforbindelse, der både tilgodeser bilister, som føler sig frustrerede i trafikken, og lokalbefolkningen der værner om det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder. Forslaget har mig bekendt ikke tidligere været belyst eller fremlagt for offentligheden. Således vil forslaget givetvis være en øjenåbner for mange, der har fulgt debatten gennem årene. Mit forslag vil være en Ådalsforbindelse, som udgør en tunnelforbindelse mellem Ådalsmotorvejen i Aalborg og motorvej E45 i Nørresundby. I forslaget tages dog forbehold for, at der endnu ikke foreligger økonomiske beregninger på Ådalsforbindelsen. Ifølge oplysninger fra interessenter, som jeg har forhørt mig ved, vil et beregningsgrundlag koste omkring 50.000 kr.

Der er senest truffet beslutning om at anlægge Egholmforbindelsen, en motorvej mellem motorvej E39 ved Vestbjerg nord for Limfjorden, og motorvej E45 ved Dall syd for Limfjorden. Den er projekteret til at forløbe vest om Nørresundby og Aalborg, og undervejs krydse øen Egholm. Men findes der virkelig ikke en anden løsning, som bredt og balanceret tilgodeser både de frustrerede bilister, der sidder i massiv kø i morgentrafikken, og som samtidigt værner om naturen og miljøet?

Det mener jeg er muligt med Ådalsforbindelsen, som vil tilgodese en stor del af borgerne i regionen:

- Bilister sydfra og nordfra på motorvej E45, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister nordfra på motorvej E39, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det østlige Vendsyssel, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det vestlige Vendsyssel, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Bilister fra det østlige Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø ved Limfjordstunnelen.
- Bilister fra det centrale Aalborg og Nørresundby, der sidder i kø over Limfjordsbroen.
- Borgere i det vestlige Aalborg og det vestlige Nørresundby, der beholder det naturskønne nærmiljø og unikke rekreative områder.

De største temaer og hensigtsmæssige mål med anlæggelse af en 3. limfjordsforbindelse er:

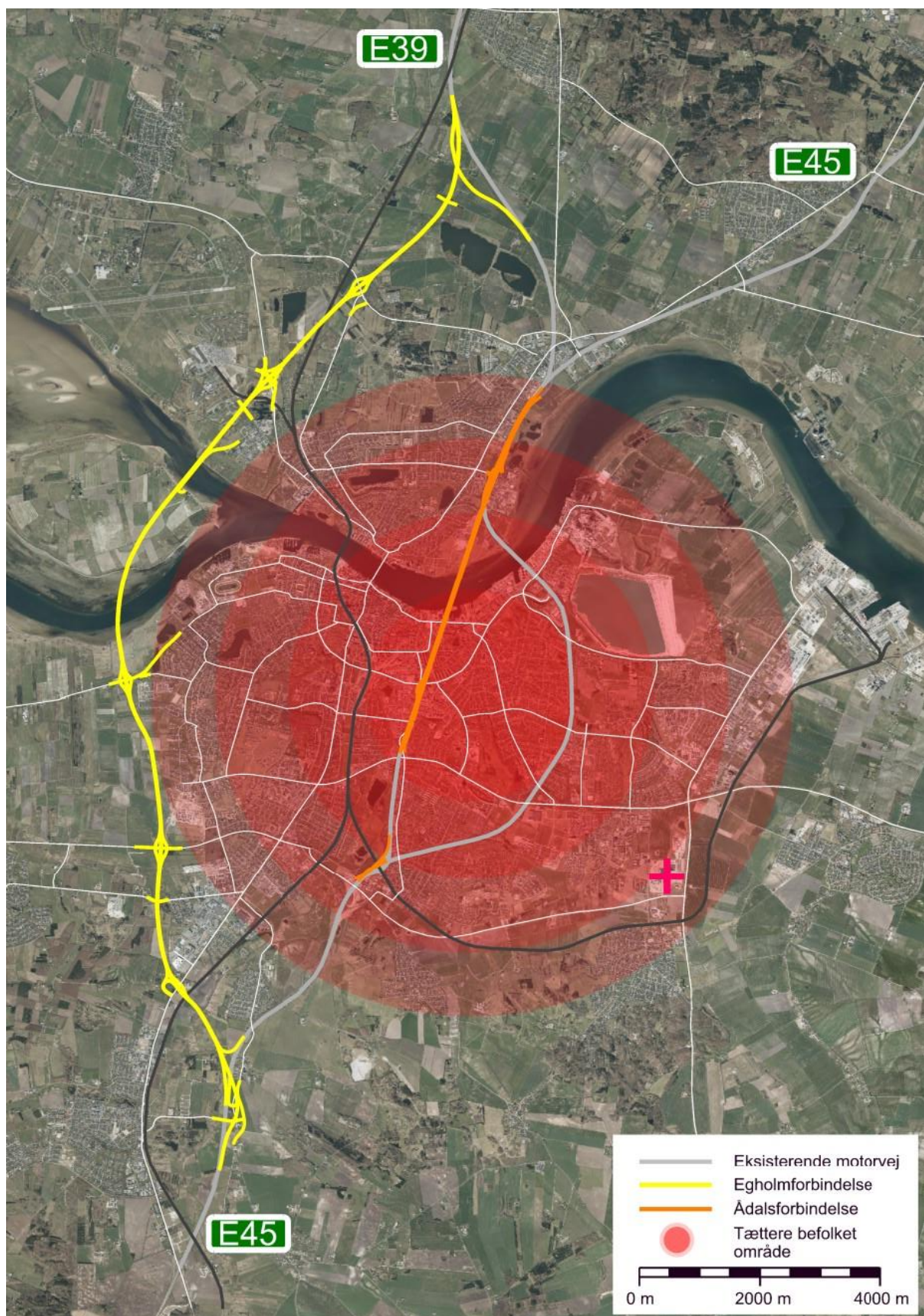
1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst.
2. Den trafikale sårbarhed og fordeling af trafik ved uheld og vejarbejde.
3. Forkortet kørselstid og CO₂-besparelse for flest mulige bilister.
4. Effektivitet for erhvervslivet.
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening.

1. Den trafikale effekt og økonomiske gevinst

Langt størstedelen af bilisterne, der krydser fjorden, har enten formål med at køre til eller fra Aalborg og Nørresundby, eller at køre ad motorvej E39 eller motorvej E45 i nord- sydgående retning. Så jo længere mod vest eller øst for Aalborg man vælger at opføre en supplerende forbindelse, jo mindre trafikale effekt og dermed mindre økonomisk gevinst vil den give. Jo tættere mod centrum af Aalborg man udtænker en forbindelse, jo sværere er det dog at finde korridorer at forbinde med motorvejsnettet, og jo flere indbyggere risikerer man at spolere tilværelsen for med støj og synet af tung trafik. Ådalsmotorvejen kan ses som en korridor til at forbinde motorvej E45 nord for fjorden med motorvej E45 syd for fjorden, forbundet ved at anlægge en tunnel. Ådalsforbindelsen forløber dermed som motorvej hele vejen, i en lige linje og centralt gennem Aalborg, hvilket gør ruten hurtigst, kortest og mest attraktiv for flest mulige bilister. Således giver Ådalsforbindelsen den største trafikale effekt og økonomiske gevinst.

2. Den trafikale sårbarhed og fordeling ved uheld og vejarbejde

I tilfælde af at Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er lukket, eller der opstår trafikuheld, vil Ådalsforbindelsen være nem at blive dirigeret over til, som alternativ til at krydse fjorden. Den ligger optimalt placeret lige mellem Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen, hvad end man er østvendt eller vestvendt eller kører ad motorvej E39 eller motorvej E45. Egholmforbindelsen vil såmænd være et fint alternativ for bilister, der bor vest for midteraksen af Aalborg, hvis Limfjordsbroen eller Limfjordstunnelen er midlertidigt lukket. Men den ligger så langt mod vest, at den vil blive en stor omvej for østvendte bilister til og fra for eksempel supersygehuset, virksomhederne og universitetet i Aalborg øst, samt E45 nord for fjorden.

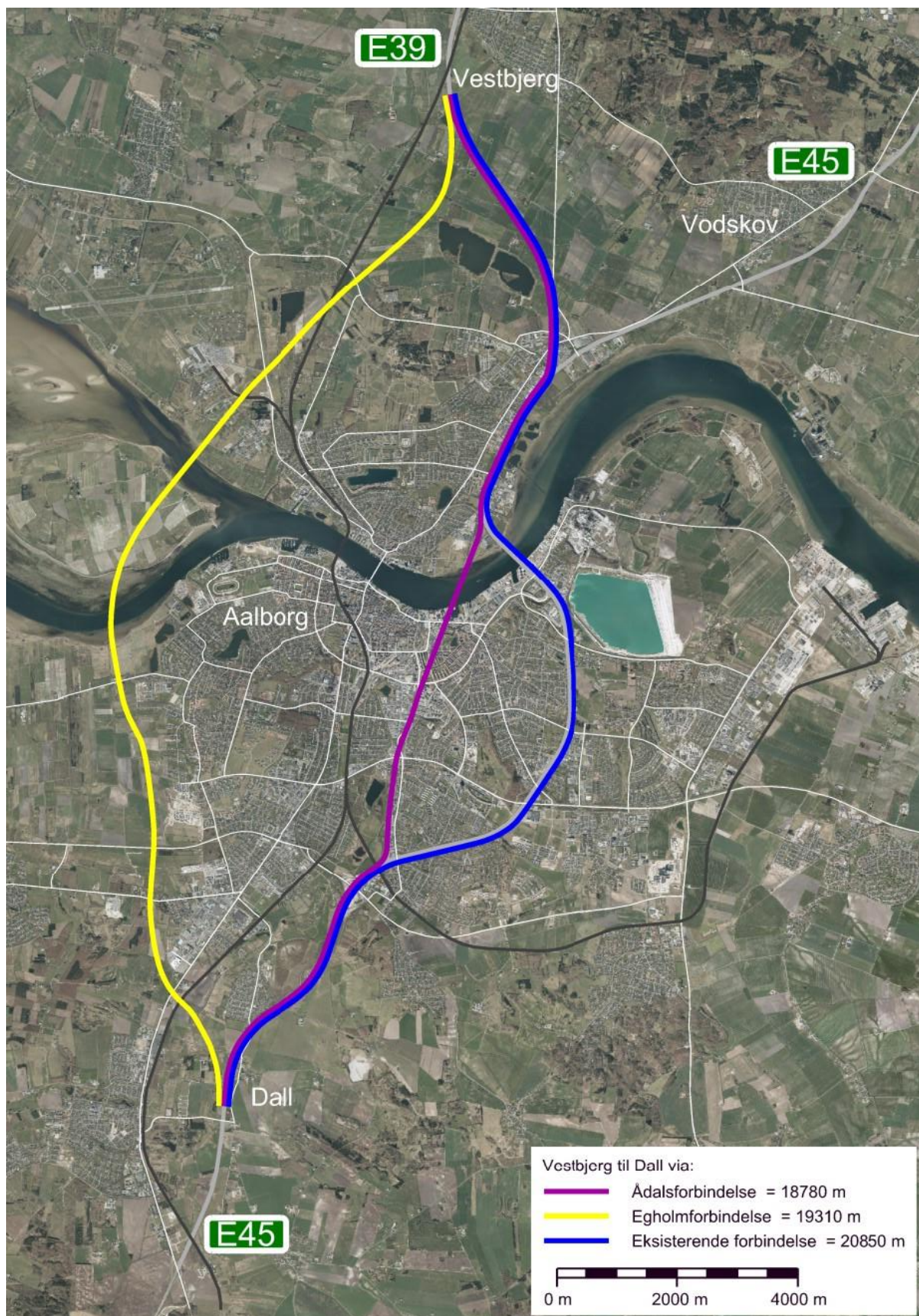


Størstedelen af borgerne i Aalborg og Nørresundby, samt de bilister, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby, vil ikke have incitament til at køre ud og bruge Egholmforbindelsen.

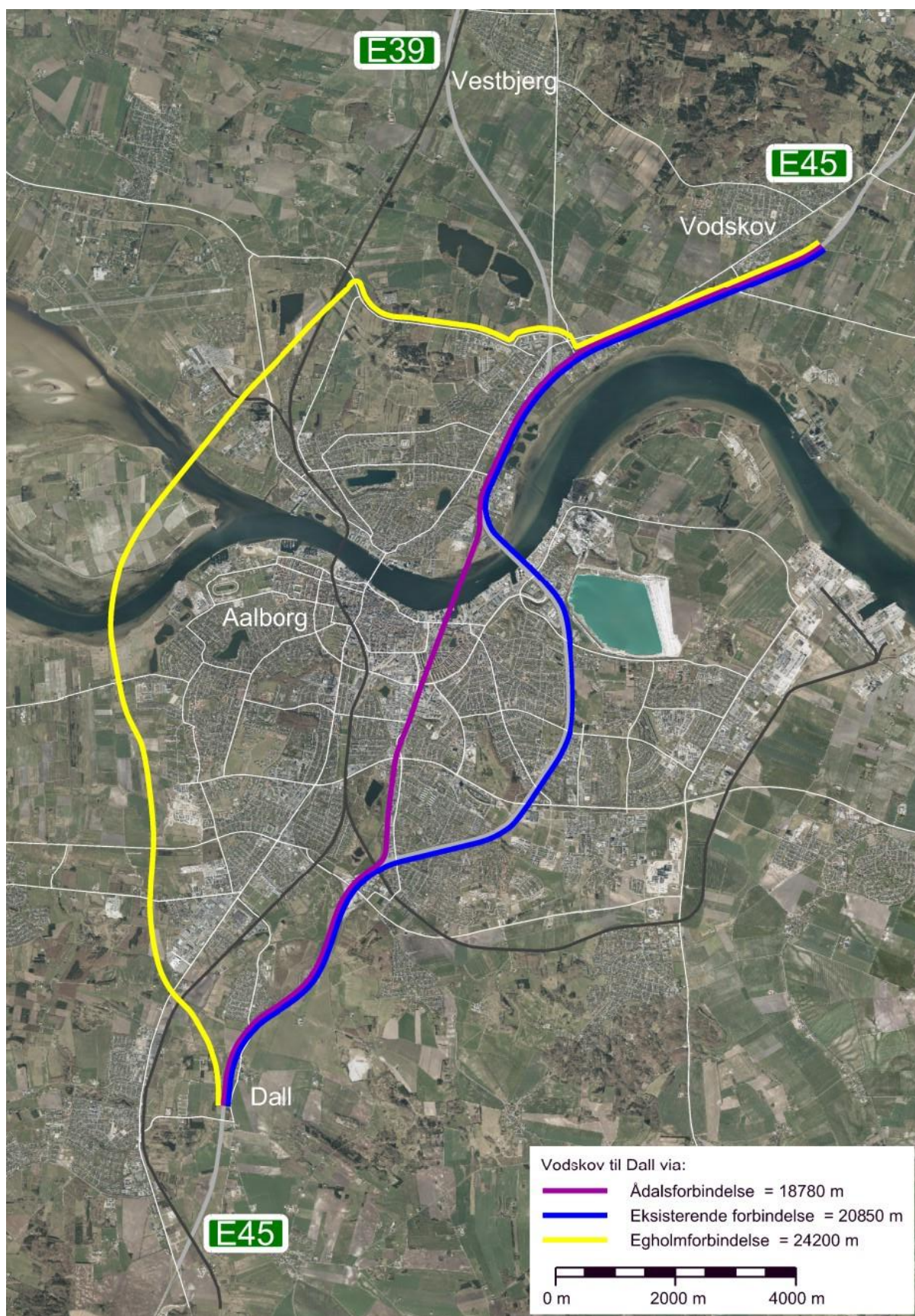
Ådalsforbindelsen vil være et:

- Hurtigere og nemmere alternativ for mange, der skal til og fra Aalborg og Nørresundby.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Hobrovej og Vesterbro over Limfjordsbroen.
- Bedre alternativ for mange, der ellers plejer at køre ad Sønderbro og Østre Allé gennem Limfjordstunnelen.

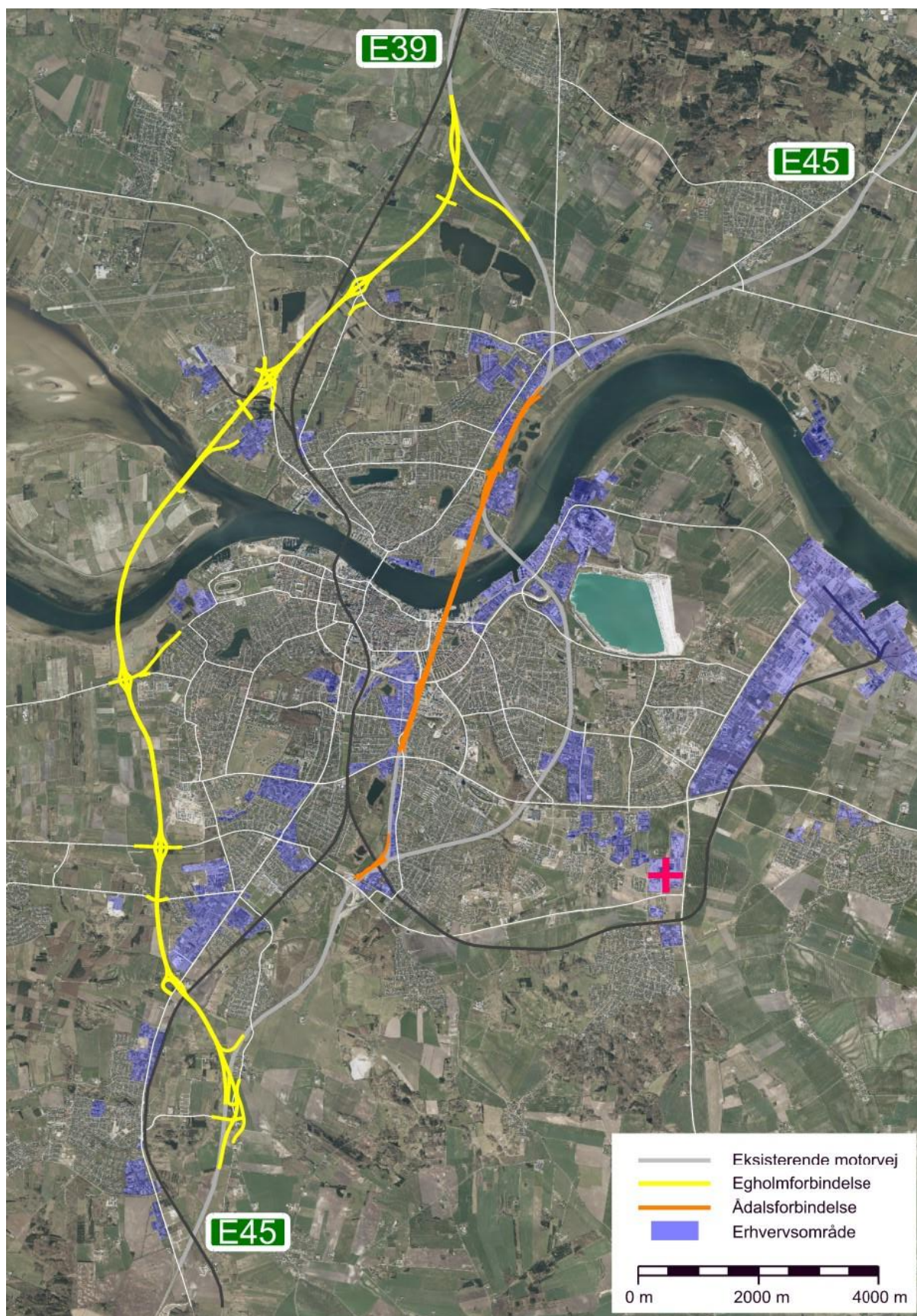
3. Forkortet kørselstid og CO2-besparelse for flest mulige bilister



Jo bedre trafikken glider og jo kortere bilisterne har til deres destination, jo bedre og billigere er det både samfundsøkonomisk, miljømæssigt og for de pågældende bilisters tilfredshed. Motorvej E39 og motorvej E45 driver den største andel af bilisterne på tværs af Limfjorden, og i særdeleshed lastvognstrafikken. Ser man på strækningen mellem Vestbjerg og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 500 meter kortere end Egholmforbindelsen, og godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen.



Ser man på strækningen mellem Vodskov og Dall, så vinder Ådalsforbindelsen med godt 2000 meter kortere end limfjordstunnelen, og godt 5400 meter kortere end Egholmforbindelsen. Dette illustrerer, at Egholmforbindelsen kun giver en besparelse for nogle af de vestvendte trafikanter og motorvej E39. Ådalsforbindelsen giver dermed en miljømæssig og samfundsøkonomisk besparelse både for trafikken til og fra motorvej E39 og for trafikken på motorvej E45 samt øvrige bilister i Vendsyssel, der krydser fjorden.



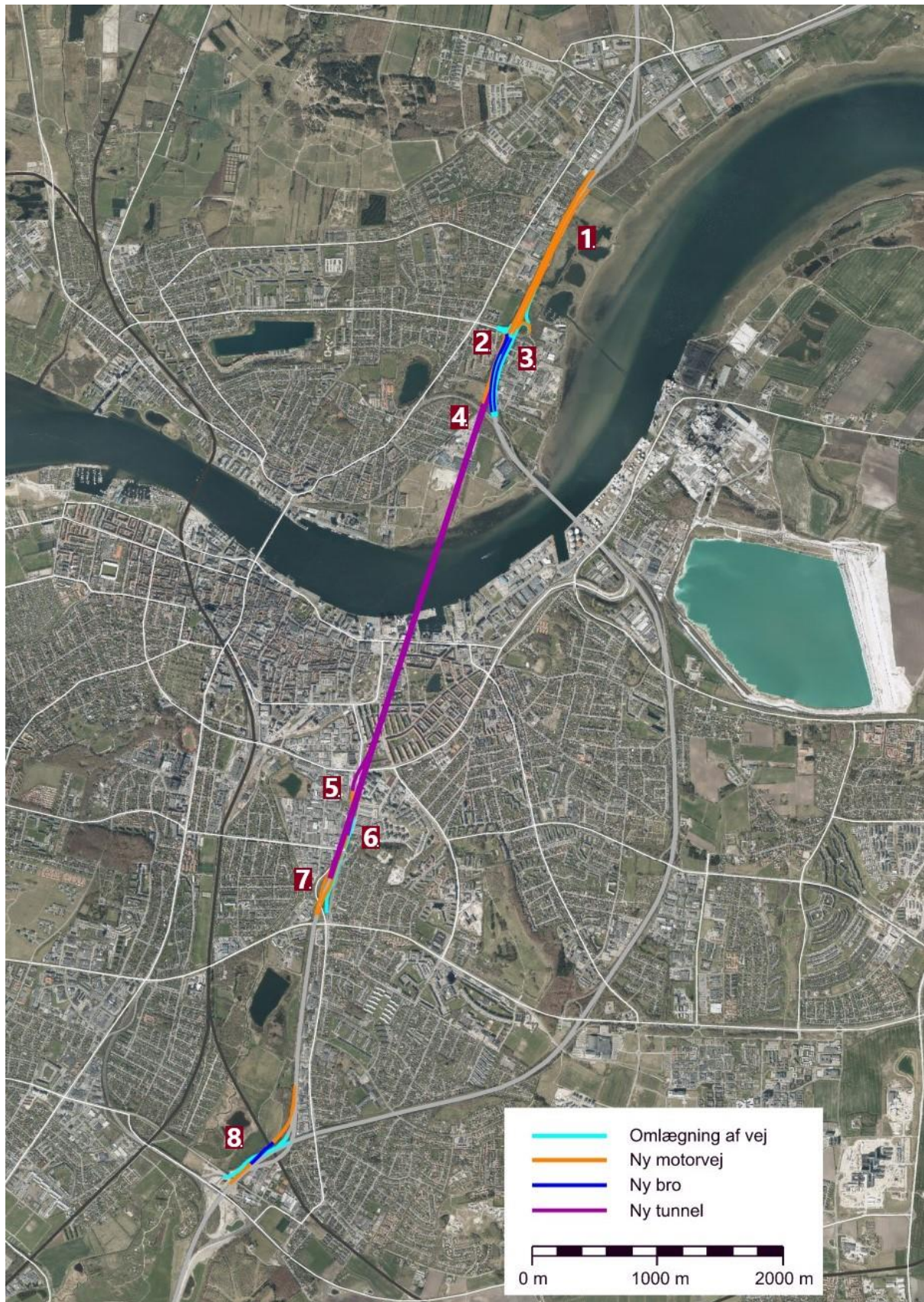
4. Effektivitet for erhvervslivet

Mange virksomheder og iværksættere nord for fjorden efterspørger en infrastruktur, der sikrer en glidende og effektiv trafik. En infrastruktur, som befordrer gunstige forhold for konkurrencedygtighed og attraktive forhold for investorer, arbejdstagere og kunder i hele regionen. En effektiv 3. limfjordsforbindelse vil bidrage til en mere glidende trafik på tværs af fjorden, ved at aflaste de to eksisterende limfjordsforbindelser. Det gælder, hvad end man anlægger en Egholmforbindelse eller en Ådalsforbindelse. Men jf. de øvrige argumenter her i dokumentet, vil der samlet set være flere pendlere, der får reduceret kørselstiden med en Ådalsforbindelse fremfor en Egholmforbindelse. Det er attraktivt og strategisk at opføre virksomheder tæt på motorvej. Derfor vil der sikkert ikke gå længe, før myndigheder og investorer finder på at udstykke ejendommene omkring Egholmforbindelsen til erhvervsområde, når den står færdig. Dette vil naturligvis gøre det nemt for de ansatte på disse virksomheder at komme på arbejde. Spørgsmålet er bare, om borgerne i Aalborg, Nørresundby og resten af Nordjylland ønsker en støjende motorvej, synet at buldrende trafik og virksomheder på den ellers naturskønne og rekreative egn, hvor Egholmmotorvejen er projekteret til at forløbe? Hovedparten af de nuværende virksomheder i Aalborg og Nørresundby befinder sig netop strategisk i nærheden af de eksisterende motorveje. Derfor er det mest optimalt at aflaste trafikken i nærheden af de nuværende erhvervsområder. En Ådalsforbindelse vil bringe mange bilister hurtigere til og fra arbejde i Aalborg, Nørresundby og på tværs af fjorden til hele regionen, samt aflaste både Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

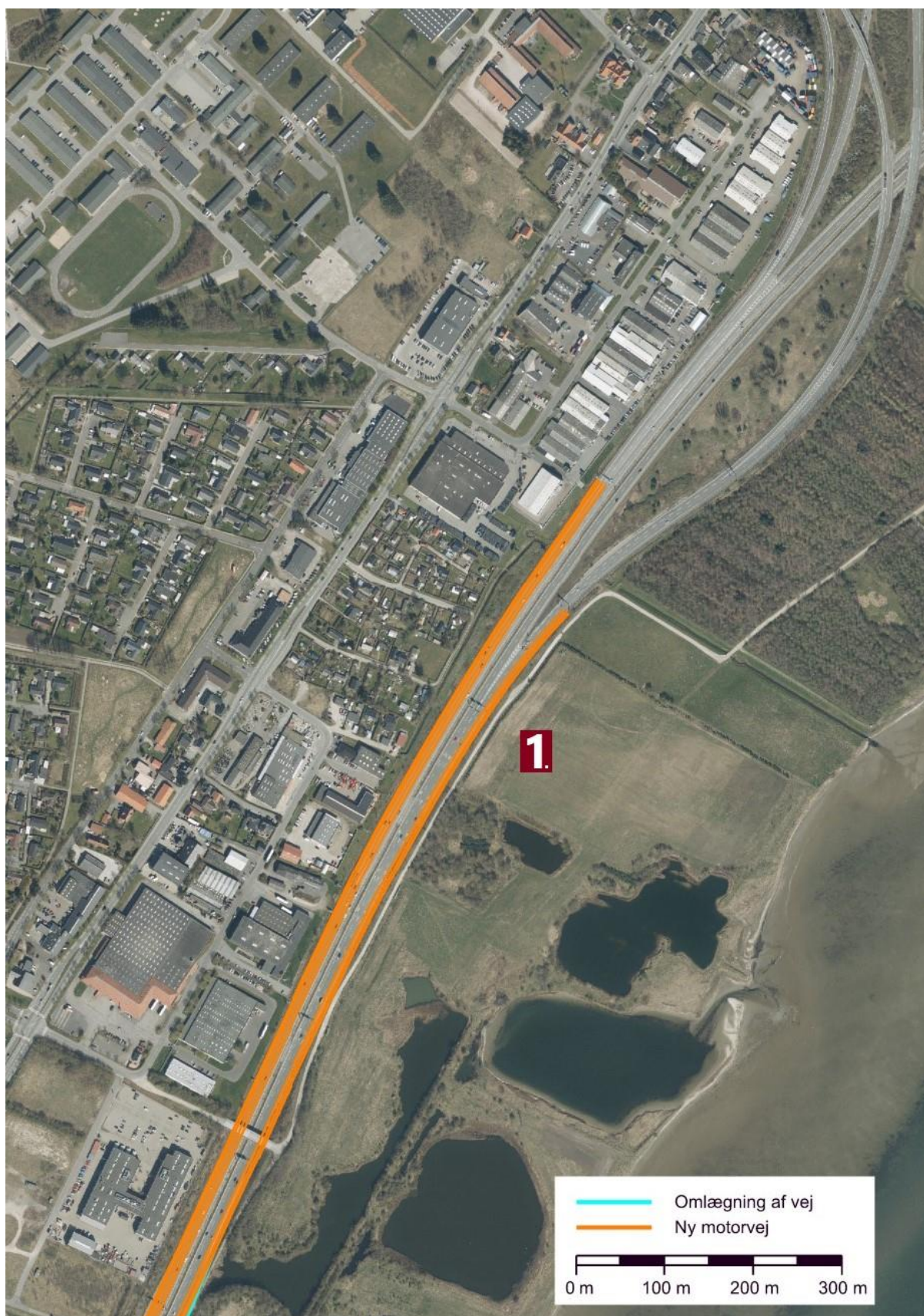
5. Begrænsning af auditiv, visuel, rekreativ og miljømæssig forurening

Ådalsforbindelsen udgør ca. 5 km anlæg af ny motorvej. Egholmforbindelsen udgør ca. 20 km nyt motorvejsanlæg. Egholmforbindelsen strækker sig altså over et 4 gange så langt areal som Ådalsforbindelsens forlængelse af Ådalsmotorvejen. Det fortæller en del om, hvor mange ressourcer, der forholdsvis ligger i at anlægge og vedligeholde den ene forbindelse frem for den anden. Ådalsforbindelsen kommer kun til at kræve ganske få strimler af areal til ekspropriering. Egholmforbindelsen anlægges overjordisk, hvilket kræver ekspropriation af enormt meget areal. Dens overjordiske anlæg vil medføre auditiv og visuel støj i et bredt bælte over hele den 20 km lange strækning. Den vil ødelægge synet af solnedgangen og naturen for alle, der plejer at nyde området. Den hyppige vestenvind vil blæse støjen fra trafikken forstærket ind over Aalborg og Nørresundby. Spørgsmålet er, om de besøgende og potentielle tilflyttere, som kommer forbi egnen, hvor Egholmforbindelsen er planlagt til at blive anlagt, får lyst til at besøge byen igen eller at flytte til byen, når de opdager, hvor meget værdi Egholmforbindelsen har ødelagt af Aalborgs og Nørresundbys unikke naturskønhed og rekreative områder i vest? Ådalsforbindelsen anlægges primært underjordisk i tunnel. Den vil indirekte føre til reducere af støjniveauet på motorvej E45 mellem Gug og Limfjordstunnelen, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen. Den vil indirekte føre til reducere af støjniveauet på mange centrale veje i Aalborg, når mange bilister herfra i stedet vælger at køre ad Ådalsforbindelsen.

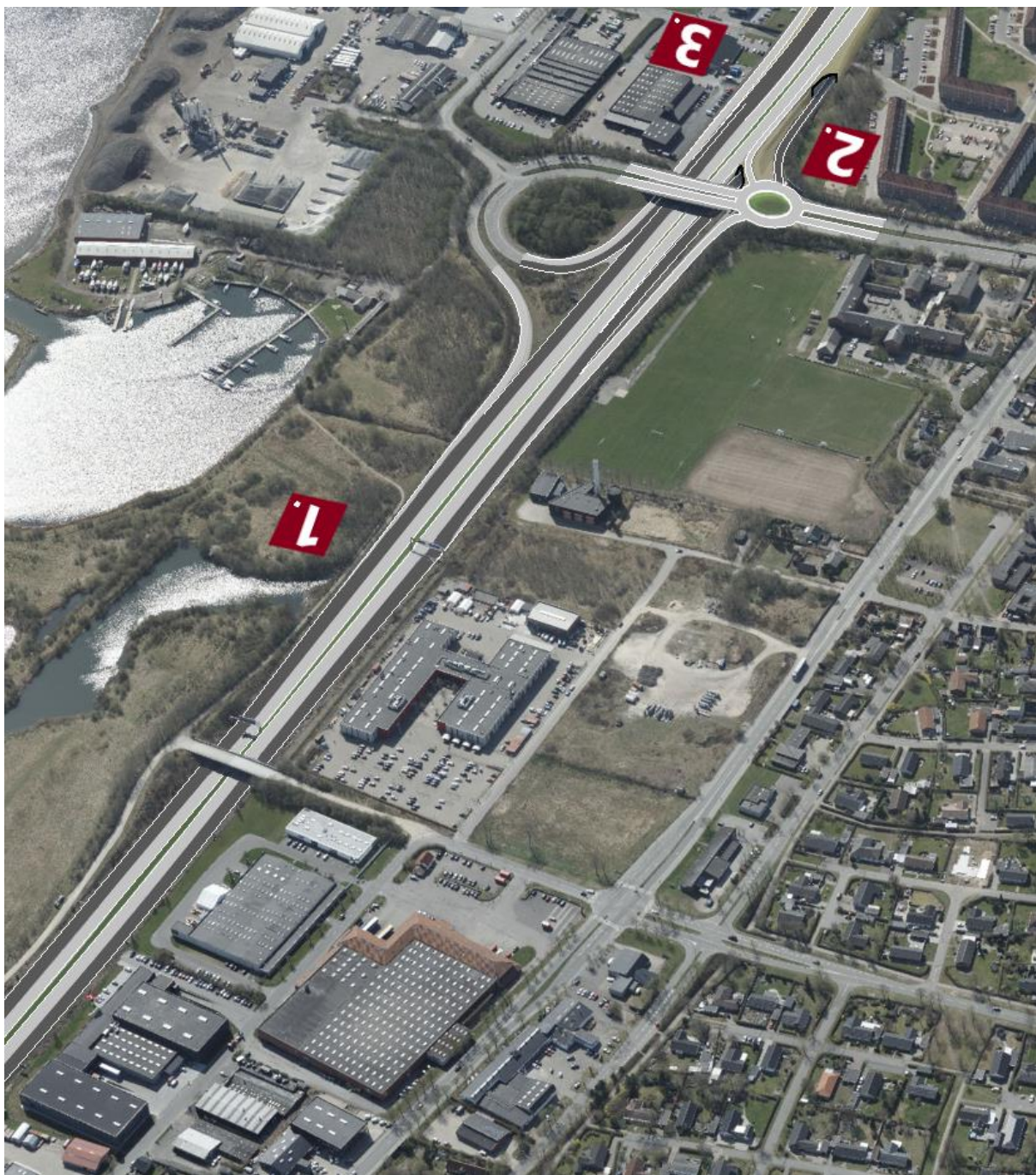
Herunder præsenteres en mere detaljeret visualisering og beskrivelse af Ådalsforbindelsen:



Kort over Ådalsforbindelsens samlede anlæg og referencenumre til knudepunkter undervejs på strækningen.



Kort over motorvej E45 ved afkørsel 10 Høvejen. Syd for denne afkørsel udvides der med 1 spor i både nordgående og sydgående side (1.), frem til afkørsel 21 Nørresundby N. Således vil der alt i alt være 4 spor i både nordgående og sydgående side: 2 spor i hver side, som skal forbinde til Ådalstunnelen mod syd, og motorvej E39 mod nord. 2 spor i hver side, som skal forbinde til Limfjordstunnelen mod syd, og motorvej E45 mod nord.



Skråfoto set mod syd mellem afkørsel afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 21 Nørresundby N. 4 sporet motorvej i begge sider (1.) 2 spor drejer fra den eksisterende motorvej E45 i sydgående side, som fører til Ådalstunnelen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber 3 spor sydgående. Fra rundkørslen føres desuden en tilkørsel til de sydgående spor mod Ådalstunnelen, så der også herfra forløber 3 spor sydgående. I den nordgående side føres der henholdsvis 1 spor fra Ådalsforbindelsen til afkørsel 21 Nørresundby N, samt 1 spor fra Limfjordstunnelen til afkørsel 21 Nørresundby N.



Kort over motorvej E45 mellem afkørsel 22 Nørresundby C og afkørsel 21 Nørresundby N. Sydfra fletter de 3 nordgående spor fra Ådalstunnelen ind under motorvej E45, hvoraf 2 af sporene lægger sig til 2 nordgående spor fra motorvej E45, så der alt i alt føres 4 spor videre nordpå, som senere splitter op ved afkørsel 10 Høvejen. Det 3. nordgående spor fra Ådalstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N. Det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen drejer fra ved afkørsel 21 Nørresundby N (3.). 2 sydgående spor drejer fra den eksisterende motorvej E45, som skal føre til Ådalsforbindelsen. Disse 2 spor sænkes gradvist og føres ind under motorvej E45, som hæves tilstrækkeligt de følgende 650 meter. Der anlægges en rundkørsel på Sundsholmen (2.), hvorfra der bliver anlagt en brolagt tilkørsel til de sydgående spor mod Limfjordstunnelen, så der herfra forløber

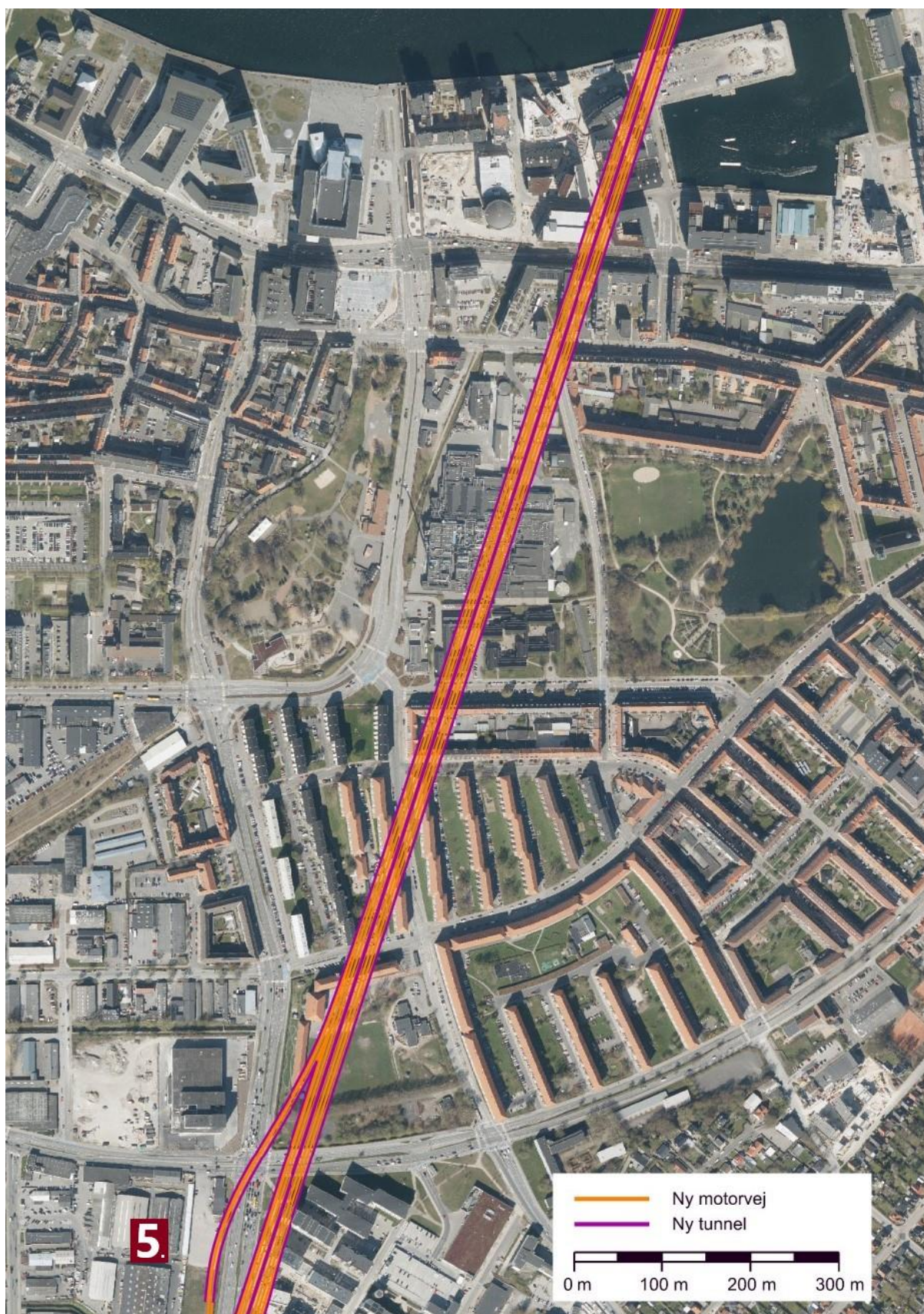
3 spor sydgående. De 3 andre sydgående spor føres ned i Ådalstunnelen lige før de passerer til- og frakørsel 22 Nørresundby C (4.).



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.



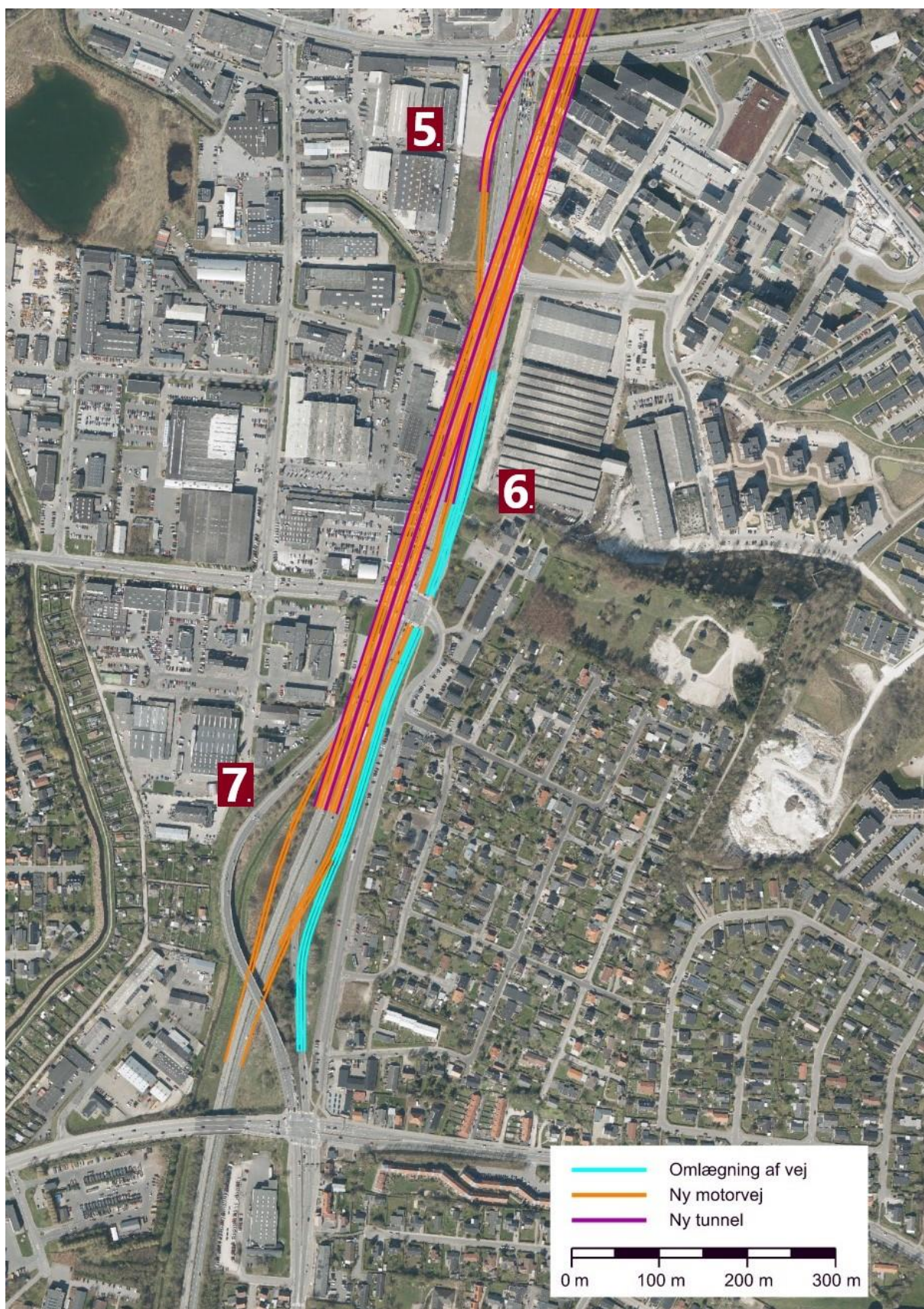
Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Stigsborg Brygge og Limfjorden.



Kort over Ådalstunnelens linjeføring under Østre Havnegade kvarteret og Øgadekvarteret. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.).



Skråfoto set mod nord med afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Denne afkørsel gør det nemt for bilister nord for fjorden at køre til det centrale Aalborg ved Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal. Der anlægges en tilkørsel til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.), som gør det nemt for bilister fra Håndværkerkvarteret, Kærby, Frydendal, Gug, Over Kæret, Vester Mariendal, Bejsebakken og Sofiendal at køre nordenfjords. Kørebaneerne på Sønderbro, vest for Frydendal og Eternitten, omlægges for at gøre plads til afkørsel (5.) og tilkørsel (6.).



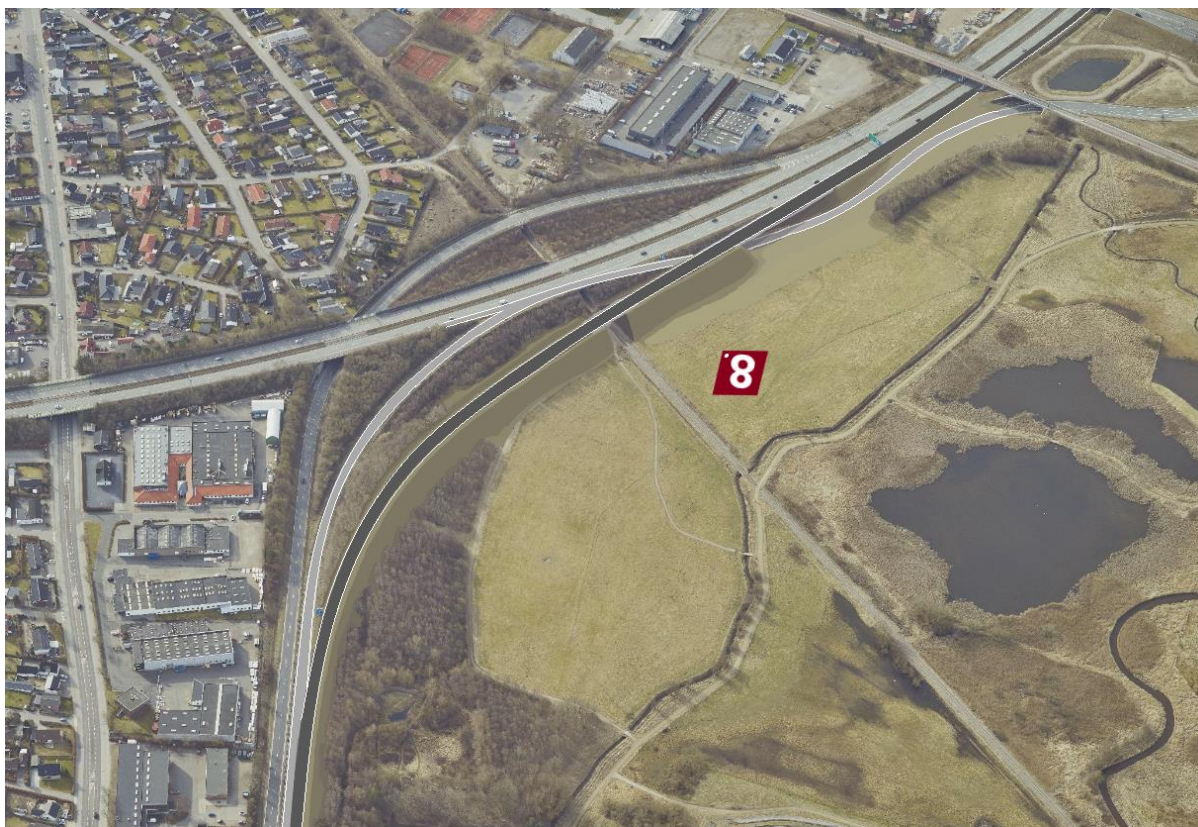
Kort over Ådalstunnelens sydlige tilkørsler og afkørsler. Afkørslen fra Ådalstunnelen til Sønderbro i den sydgående side (5.). Tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbro's kørebaner vest for Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Skråfoto set mod nord med tilkørslen til Ådalstunnelen fra Sønderbro i den nordgående side (6.) Omlægning af Sønderbros kørebaner udfor Frydendal og Eternitten. Den primære sydlige tunnelmunding af Ådalstunnelen, hvor den fortsætter i den eksisterende Ådalsmotorvej (7.) Her omlægges de eksisterende spor, der fører Ådalsmotorvejen og Sønderbro sammen.



Kort over omlægning og udvidelse af sammenfletningen mellem motorvej E45 og Ådalsmotorvejen ved det sydvestlige Gug (8.). Der anlægges en dæmning med 2 spor fra Ådalsmotorvejen i sydgående side, som skal flette sammen med motorvej E45. Dæmningen med de 2 spor skal føres over jernbanen og dernæst over 2 sammenførte spor fra Ådalsmotorvejen og motorvej E45, som skal udgøre afkørsel 28 Aalborg S til Egnspanvejen. Formålet er at skabe en gnidningsfri sammenfletning mellem Ådalsmotorvejen og motorvej E45 og afkørsel 28 Aalborg S.



Skråfoto set mod syd. Samme beskrivelse som ved kortet før.

Ådalsforbindelsen i tal:

- 4,20 km nordgående tunnelrør, som forløber fra den nordlige ende af Ådalsmotorvejen før krydset ved Ny Kærvej, til 0,35 km før afkørsel 21 Nørresundby N. Nordgående tunnelrør har en tilkørsel 0,10 km efter Ny Kærvej i Aalborg. Herfra er strækningen i tunnel på 3,84 km og med 3 spor. Før da forløber tunnelen med 2 spor og 1 nødspor.
- 4,00 km sydgående tunnelrør, som forløber fra afkørsel 22 Nørresundby C, til den nordlige ende af Ådalsmotorvejen i Aalborg. Sydgående tunnelrør har en afkørsel, som udmunder 0,45 km før Ny Kærvej. Frem til da er strækningen i tunnel på 3,25 km og med 3 spor. De resterende 0,75 km i tunnelen forløber med 2 spor og 1 nødspor.
- 1,00 km med 2 ekstra spor på dæmning og bro i sydgående retning af Ådalsmotorvejen i overgangen til motorvej E45 og Egnspanvejen, for at optimere sammenfletningen.
- 1,40 km med 1 ekstra spor i hver side af motorvej E45 mellem afkørsel 10 Høvejen og afkørsel 22 Nørresundby C.
- Ny rundkørsel på Sundsholmen ved tilkørsel 21 Nørresundby N, hvor der blandt andet anlægges bro med tilkørsel til E45, samt tilkørsel til Ådalsforbindelsen sydgående.
- 0,65 km af den eksisterende motorvej E45 hæves på strækningen mellem afkørsel 21 Nørresundby N og afkørsel 22 Nørresundby C, så Ådalsforbindelsen kan føres under og flette sammen med E45 og afkørsel 21 Nørresundby i både nordgående og sydgående retning.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dan Brock-Faber (dan.brock.faber@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 18-12-2023 16:44

Kære trafikminister og folketing

Det anføres i forslag til Anlægslov:

"I modsætning til en eventuel udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden. Derudover vil en 3. Limfjordsforbindelse kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen.

Det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse er samfundsmæssig nødvendig."

Det må bero på en fejl konklusion, når det påstås, at Limfjordsforbindelse via Egholm vil medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden.

Det fremgår af Vejdirektoratets egne tal, at der, hvis Egholmforbindelsen bliver realiseret om 7-8 år, næppevil ske en reduktion af den nuværende trafikbelastning gennem tunnelen.

Trafikbelastningen vil være som i dag eller større, og den vil være voksende, da rigtig mange arbejdspladser findes her qua Aalborgs industri, Universitet, nyt Universitetshospital og der fortsat udbygges med nye arbejdspladser i dette område.

Det er heller ikke korrekt, at en 3. Limfjordsforbindelse vil kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen.

Det er nemlig ikke muligt tilstrækkeligt tidligt at fravælge tunnelen, så der vil dannes meget lange kødannelser på begge sider. Der er desuden for de bilister, der har mulighed for at dreje fra, tale om en voldsom omvej, hvis de overhovedet kan komme tilbage til Aalborg Øst og deres arbejde.

Dermed bliver det heller ikke korrekt, når *"det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er samfundsmæssig nødvendig"*.

Det bliver først korrekt, hvis der etableres et ekstra tunnelrør med vendbar trafik, og denne løsning er absolut samfundsmæssig nødvendig, da trafikbelastningen er klart størst mod øst, hvor det nye universitetshospital bygges, hvor Universitetet ligger, samt hvor størsteparten af Aalborgs industri og arbejdspladser er beliggende og fortsat udbygges.

Venlig hilsen

Dan Brock-Faber
Jenlebakken 4, 9520 Skørping
Mobil +45 20 77 07 96

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Børsting og Sørensen (peterborgen11@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Egholm motorvejen Vest om Aalborg
Sendt: 17-12-2023 19:46

Jeg har erfaret at man påtænker etablering af en ny motorvej vest om Aalborg. Som Civil ingeniør ved Aalborg Universitet har jeg beskæftiget mig med de tekniske forhold, og vil gerne påpege, at projekt ikke fremstår som den rigtige løsning. Dels fordi den logaritmiske natur af lydtryk betyder, at man skaber nye støjgener ved at opdele trafikken på to motorveje istedet for at udbygge den eksisterende. Dels fordi kødannelse på den eksisterende motorvej dårligt løses med en vest forbindelse. Dertil kommer ødelæggelse af natur og rekreative områder vest for Aalborg. Det synes langt mere fordelagtigt at udbygge den eksisterende forbindelse øst om Aalborg.

Venlig Hilsen

Peter Borgen Sørensen

Lunavej 6

8600 Silkeborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ib Jul Pedersen (ibjul@stofanet.dk)
Titel: Tredje limfjordsforbindelse.
Sendt: 11-12-2023 20:11

Transportministeriet

Trafikalt folkeparti (modstander af Egholm forbindelsen) har omdelt en skrivelse www.3-limfjordsforbindelse.dk/skriv-din-mening for at få folk til at skrive deres mening om forbindelsen. -

Da jeg er af anden opfattelse end dem, har jeg valgt at skrive til jer a.h.t. den snarlige høring.

Her er så min mening:

Selvfølgelig skal Aalborg have en tredje limfjordsforbindelse.

Selvfølgelig er den bedste og billigste løsning en forbindelse hen over Egholm.

Da ideen opstod for mange år siden, var det et ønske, at mindske trafikken fra vest mod øst tværs gennem Aalborg frem til tunellen.

Det problem løser et ekstra rør ikke.

En motorvej over Egholm synes dog, at være skudt over mål.

At man måske kan komme to minutter hurtigere frem på strækningen mellem E45 og E39 ad en motorvej, end ad en kombineret landevej/motortrafikvej betyder intet for kommende brugere.

I Tyskland er forbindelserne mellem motorveje ofte sådanne veje, og der fungerer det fint.-

En kombineret landevej/motortrafikvej er desuden billigere at anlægge og giver mindre trafikstøj.

Til- og frakørsler er lettere at lave og meget broarbejde spares.

Ligeledes udføres til- og frakørsel på Egholm, og den påtænkte særskilte bro fra Nørresundbysiden til Egholm spares. Herved undgås også, at trafikken, som kommer fra Aalborgsiden ikke skal køre gennem Nørresundby for at komme til Egholm.

Venlig Hilsen

Ib Jul Pedersen, Nordtoft 58, 9000 Aalborg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Økonomi – alternative løsninger efterlyses
Sendt: 10-01-2024 12:54
Bilag: Økonomi.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., 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 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. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenede, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen 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.

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

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., 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 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. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenede, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen 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.

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>

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne Løvenskjold (hello@annelovenskjold.com)
Titel: Høringssvar: Kritik af manglende inddragelse af den nye grønne regnemodel
Sendt: 11-01-2024 22:32

Jeg vil hermed fremføre min kritik af beslutningsprocessen vedrørende 3. Limfjordsforbindelse via Egholm, specifikt den manglende inddragelse af **den nye grønne regnemodel**, udarbejdet af forskere fra Aarhus Universitet, DREAM og Danmarks Statistik. I alt taber samfundet svimlende 245 milliarder kroner om året på grund af skader på miljøet, viser beregninger med den grønne regnemodel.

Det burde have været undersøgt, hvilke miljø- og klimakonsekvenser Egholmlinjen får - også i en økonomisk ramme. Særligt i lyset af, at projektet i forvejen

- har modtaget meget omfattende og meget kvalificeret kritik på en lang række forskelligartede punkter, som behandles i talrige andre høringssvar
- har en meget dårlig samfundsøkonomisk forrentning
- møder omfattende modstand i lokalbefolkningen*.

Det er dybt kritisabelt, at myndighederne ikke inddrager et værktøj som den nye grønne regnemodel i beslutningsprocessen. Der har været rig mulighed for at inddrage den, eftersom den lå klar til brug allerede i januar 2023.

Denne model tilbyder afgørende indsigt i miljømæssige-økonomiske konsekvenser, som ikke må overses, og som befolkningen har krav på at få oplyst!

*Referencer:

Jysk Analyse: [Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, maj 2014](#)

Jysk Analyse: [Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, november 2019](#)

Jysk Analyse: [Meningsmåling vedr. Limfjordsforbindelsen, hele regionen, juni-juli 2023](#)

Anne Aall Løvenskjold Speich
Jakob skomager Vej 4, 2 TV
9000 Aalborg
60 89 86 75

Best regards

// Anne Løvenskjold

www.annelovenskjold.com
social: @anne_lovenskjold

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Petersen (machpetersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 12:29

Modsat et hvert andet projekt, har man i dette tilfælde valgt ikke at regne på alternative placeringer. Dette til trods for, at forrentningen, hvis Aalborg Kommunes tilskud på kr 600 millioner fraregnes, (skal pristalsreguleres), ikke opfylder kravet om min. 3% afkast ved offentlige investeringer. Kravet er fastsat af FT.

Med venlig hilsen
Peter Petersen
Enggaardsgade 38E 2.tv
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten Ries (karsten.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg
Sendt: 10-01-2024 22:12

Hermed mit høringssvar til VVM & Anlægslov 2023 for Egholm linjen, Aalborg.

Egholmlinjen er et alt for dyrt og dårligt projekt. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering på 7,3 milliarder kr. slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen. Det er lige så uacceptabelt, at Aalborgs borgere via skatten skal betale 600 mio. kr. og dermed være medfinansierende på et statsligt vejanlæg.

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.

Venlig hilsen

Karsten Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
DK-9000 Aalborg
E: karsten.ries@gmail.com
M: +45 2559 0840

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:03

Nej til Egholmmotorvej – Økonomisk en dårlig

Egholmlinjen er ikke samfundsmæssigt økonomisk, og der findes andre og bedre alternative til løsning af trængslen på E45. En udvidelse af den eksisterende linjeføring på E45 vil endog være væsentligt billigere og mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde, selv om Egholmmotorvejen anlægges og står færdig omkring det planlagte tidspunkt.

Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Vi og for den sags skyld 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, ikke giver yderligere støj og er flere mia. kr. billigere.

Der ligger et forslag om udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør og et forslag til en Citytunnel, som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Ifølge lektor emeritus Kaj Jørgensen, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu.

En investering i en motorvej over Egholm er i strid med målene om grøn omstilling og bør revurderes. Jeg opfordrer derfor politikerne til at I tager disse bekymringer alvorligt og lytter til eksperterne.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jensen (bjarne58jensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:42

Pengene bruges bedst ved udbygning af E45

Den muligvis kommende motorvej, med linjeføring over Egholm motorvejen, har en ringe forrentning. Samfundsøkonomisk kan det ikke betale sig at bygge denne Danmarks dyreste motorvejsstrækning. Det er fastslået af flere eksperter i trafik og samfundsøkonomi, både lokalt (Kaj A. Jørgensen og Anker Lohmann-Hansen) og nationalt (Mogens Fosgerau og Otto Anker Nielsen). Derfor bør den eksisterende E45 udbygges på strækningen gennem Aalborg og Nørresundby, gerne ved at tilføje et ekstra tunnelrør - en løsning som fungerer udmærket i Hamborg, hvor der er bygget ekstra tunnelrør under Elben. I løbet af årene er prisen for den 3. Limfjordsforbindelse steget betydeligt og Aalborg Kommunes del af de samlede udgifter stiger også hastigt. Det kommer til at koste Aalborg Kommune en del millioner til diverse tilkørselsveje og veje til tværgående trafik. Den samlede regning for den mulige 3. Limfjordsforbindelse til Aalborg Kommunes borgere, bliver væsentligt højere end de 600 millioner kroner som indtil videre er på tale, garantien fra regeringen vedrørende at beløbet vil være maksimum vil ikke blive virkelighed. Udgiften til løsningen med et nyt tunnelrør ved E45 er aldrig blevet beregnet realistisk, men mon ikke det bliver billigere?

Nye motorveje er meget dyre, så lad os i hvert fald bruge pengene hvor det giver mest nytte - der hvor det er bedst samfundsmæssigt. Vi må tage hensyn til miljøet, bevare Egholm og forhindre ny støjplage for mange flere borgere i Aalborg.

Venlig hilsen

Bjarne Jensen

Kongensgade 20

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Økonomi – alternative løsninger efterlyses
Sendt: 10-01-2024 19:15
Bilag: Økonomi.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., 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 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. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenede, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen 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.

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>

Økonomi – alternative løsninger efterlyses

Udgifterne til den planlagte motorvej i Egholmlinjen løber op i svimlende 7,3 milliarder kr., 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 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. Og den risiko der ligger i, at motorvejen føres henover to vigtige vandindvindingsområder, som risikere at blive forurenede, hvis membranen ikke holder.

I VVM-redegørelsen 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.

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>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Flemming Nielsen (nielsenbirkelse@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 22:33

Til Transportministeriet

Som borgere i Aalborg midtby er vi imod en motorvej over Egholmd af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. Det er folkevalgtes pligt at forvalte offentlige midler økonomisk forsvarligt. Motorvej over Egholm forventes af koste ca. DKK 7,9 mia., hvoraf Aalborg Kommunes borgere via deres skat betaler DKK 600 mia. Det er helt uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Den samfundsmæssige gevinst af Egholmforbindelsen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. 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, inkl. en effektiv støjafskærmning af E45 gennem boligområder. Det er DKK 2 mia. billigere at udvide Limfjordstunnelen end at bygge en motorvej over Egholm. På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nyttевærdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på DKK 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne. Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen.

Vi vil gerne gentage igen, at det er de folkevalgtes pligt, at forvalte de offentlige midler økonomisk forsvarligt. Dette er ikke sket i denne sag, hvor beslutningen om at anlægge Danmarks dyreste stykke motorvej bliver truffet uden at alternative og bedre placeringer er undersøgt.

Udover økonomien kommer også de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder samt tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge samt en betydelig miljøbelastning i anlægsfasen.

Vi beder de ansvarlige for dette forslag anlæg af 3. Limfjordsforbindelse om at leve op til deres ansvar om ift. anvendelse af offentlige midler.

Annette og Flemming Nielsen
Østerågade 5
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Ries (susanne.d.ries@gmail.com)
Titel: Høringssvar - anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 09-01-2024 09:56

Høringssvar - anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Egholmlinjen er et alt for dyrt og dårligt projekt. Det er uhørt, at der i forbindelse med en så stor samfundsinvestering på 7,3 milliarder kr. slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen. Man har lagt sig fast på et projekt, der er mange år gammelt uden hensyn til de nye anbefalinger fra faglige eksperter som trafikforskere, der kan dokumentere både billigere og bedre alternativer for aflastning af trafikken. Som myndighed er man forpligtet til at oplyse sagen - netop for at finde den bedste løsning for trafikafvikling, byen, mennesker og natur. Anlægget af en motorvej vil få så store konsekvenser for Aalborg og de kommende generationer, at vi i det mindste bør gøre os umage og sikre os, at vi har det helt rette billede af udfordringerne. Det er ikke tilfældet i forhold til det nuværende projekt. 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.

Jeg vil bede om, at projektet ændres til en undersøgelse af de nutidige relevante muligheder, så vi kan få et nuanceret billede af en trafik løsning baseret på faglige vurderinger frem for politiske holdninger.

Venlig hilsen
Susanne Ries
Johannes Hofmeisters Vej 8
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Rosenkilde (jens.rosenkilde@hotmail.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 18:19

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 millioner. Det er helt hen i vejret, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen, som er bedre og billigere. Det er lige så uforståeligt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg, som vi ikke får gavn af men blot støjen fra. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente. 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, som aldrig har været foretaget siden etableringen. Også helst med en overdækning igennem boligområder. Plus, at E45 skal renoveres på sigt, så hvorfor ikke slå de to projekter sammen og spare tid og penge.

Med venlig hilsen
Murermester, Jens Rosenkilde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Fra: per@pbang.dk (per@pbang.dk)
Titel: Jeg er imod de, 3 Limfjordsforbindelse over Egholm- ikke mindst pga. økonomien
Sendt: 08-01-2024 17:57

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, 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 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.

Venligst bekræft modtagelsen af denne mail- Tak

Venlig Hilsen

Per Bang

pbang ++
People Search & Selection

NOVI Science Park

Niels Jernes Vej 10 9220 Aalborg Øst

Tlf. + 45 22 23 80 00

www.pbang.dk - per@pbang.dk

Dette er en e-mail fra

pbang++ People Search & Selection

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger, som udelukkende er beregnet for den angivne modtager. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget denne e-mail, bedes du venligst kontakte afsenderen. Desuden bedes du straks slette denne e-mail uden at gøre brug af eller videresende dens indhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mads Mark (mm@madsmark.dk)
Titel: Egholmmotorvej, høringssvar. Økonomi.
Sendt: 07-01-2024 19:29

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

Motorvej i Egholmlinjen er en meget dyr løsning, som jf. de nye beregninger ikke giver nogen samfundsmæssig nettogevinst, dette i modsætning til udvidet tunnelsystem på E45.

De bedste hilsner
Mads Mark
Ledavej 15B
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Høringssvar, lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 07-01-2024 14:53
Bilag: Høring Egholm..pdf;

Kære TRM / Anders Petersen,

Se venligst vedhæftede om usikkerheden i de samfundsøkonomiske beregninger. Central er værdisætningen af sparet tid, hvor TERESA bygger på gamle spørgeskemaundersøgelser, som kun har spurgt en delmængde af befolkningen, og derfor kan være fejlbehæftet. Endvidere ses værdien af landbrugsproduktion over 50 år ikke at indgå i beregningerne. Der tænkes IKKE på ekspropriationsværdien, men på værdien af landbrugsproduktionen som den vil indgå i BNP og som derfor vil blive formindsket. Dette såvel landbrugsarealer, som bliver direkte fjernet pga motorvejen, som arealer, som indgår som erstatningsarealer.

Ovenstående punkt 1-4 bør, som minimum i overslagsform, gennemføres for at give Folketinget et retvisende grundlag for at træffe beslutning. I modsat fald bliver Folketinget ført bag lyset, idet man i givet fald beslutter en anlægslov uden at vide, at der findes et alternativ med såvel bedre økonomi som bedre klima- og sundhedseffekter.

Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse - økonomi og trafikale forhold.

1. Den centrale vurdering af økonomien i rapporten baseres på TERESA, som igen bygger sine økonomiske vurderinger af værdien af tid anvendt til transport på nogle gamle (ca 2006) spørgeskeemaer, som mandede ud i Tidsværdistudiet og Danish value of time study - final report. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

1a. Den aktuelle rapport bygger på TERESA 6.0. Er der foretaget nyere spørgeskemaundersøgelser, der er anvendt til opdateringen til TERESA 6.0. ?

1b. Ovennævnte studier inkluderede ikke cyklister. Er de derfor overhovedet videnskabeligt holdbare, fordi cyklisters vurdering af den tidsmæssige værdi kunne være anderledes og således samlet give anledning til andre konklusioner?

1c. Værdien af spørgeskemaer er tvivlsom, når det drejer sig om hypotetiske antagelser, i dette tilfælde betalingsvilligheden for en given tidsbesparelse. Der synes ikke at indgå konkrete, fysiske undersøgelser eller forsøg omkring dette i TERESA 6.0. Selve grundlaget for undersøgelserne og dermed værdien af TERESA 6.0. må derfor frygtes at være misvisende.

1d. Som bekendt viste betalingsvilligheden over Kronprinsesse Marys Bro sig at være mindre end de 14 kr., der oprindeligt var kalkuleret med, og der kom væsentligt mindre trafik her end forventet, mens der stadig var betydelig trafik på Kronprins Frederiks Bro, og der var således et stort antal bilister, som foretrak længere tid frem for at betale broafgift. Da denne blev fjernet, ændredes trafikmønstret markant med meget større trafik på Kronprinsesse Marys Bro. Er der på den baggrund foretaget fornyet vurdering af bilisters betalingsvillighed generelt? Hvis ja, hvordan indgår den i TERESA 6.0. ? Ville ovennævnte mindre betalingsvillighed være i overensstemmelse med beregningerne i TERESA 6.0. ? Med andre ord, ville TERESA 6.0. være kommet til samme resultat, som det der skete i virkeligheden eller er der en uoverensstemmelse ? I sidstnævnte tilfælde, hvordan ville det påvirke samfundsøkonomien for den 3. Limfjordsforbindelse ?

2. Der ses i de samfundsøkonomiske beregninger ikke en opgørelse over værdien af tabt landbrugsproduktion over de 50 år, som beregningerne dækker. Tabet af landbrugsproduktion er jo konkret, i modsætning til den teoretiske værdi af tidsgevinster. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

2a. Hvor store landbrugsarealer vil gå tabt, både på grund af selve vejen, men også fordi de evt måtte afskæres fra bedriften og derved blive udyrkbare i praksis, herunder produktionsarealer, som bliver inddraget til erstatningsnatur ?

2b. Hvor stort bliver tabet af den manglende landbrugsproduktion over 50 år og hvordan vil det påvirke den samlede samfundsøkonomiske værdi af Egholmforbindelsen ? Der tænkes ikke på erstatnings/kompensationsværdien af ejendomme, men værdien af den konkrete produktion, som indgår i BNP, som dermed formindskes.

3. På kort over trafikprognoser ses betydeligt mindsket trafikbelastning i centrale dele af Aalborg, og især hen mod den nuværende Limfjordstunnel. Der ses forventeligt en betydelig øgning af trafikken via Egholmforbindelsen, men der ses kun beskeden øgning af trafikken fra centrum hen mod Egholmforbindelse af enkelte veje. Hvordan forklares denne diskrepans ?

4. Der er ikke i den opdaterede MKV fra 2023 lavet samfundsøkonomiske beregninger for alternativer til den foreslåede linjeføring, hverken mht anden linjeføring for biler eller alternativer med cykling eller kollektiv transport. Der er således betydelig risiko for en kæmpemæssig samfundsmæssig fejlinvestering på linje med Prinsesse Marys Bro, bare gange 3 eller 4. Manglende alternativer hindrer reelt Folketinget i at tage stilling på et retvisende grundlag. I disse tider, hvor klimaspørgsmålet bør stå i centrum for infrastrukturinvesteringer, er det særdeles vigtigt ikke at lave investeringer, som på samme tid øger udledningen af klimagasser og har en enten negativ samfundsmæssig værdi eller dårligere samfundsmæssig værdi end alternativet, da disse ressourcer kunne allokeres andre samfundsprojekter, herunder klima- og sundhedsprojekter. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

4a. Hvor meget skal trafikken i Limfjordstunnelen reduceres i myldretiden før der ikke er trængsel, eller at denne er så beskeden, at en 3. Limfjordsforbindelse ikke giver samfundsøkonomisk mening, også med de aktuelle beregningsmetoder ?

4b. Hvis de aktuelle cykelstier over Limfjorden suppleres med yderligere 2 cykelbroer, strategisk placerede i forhold til aktuelle trafikmønstre, hvor mange trafikanter ville da kunne spare tid ved at cykle frem for at køre i bil, såvel gennem Limfjordstunnelen som via Egholmforbindelsen ?

4c. Med de nuværende antagelser om værdien af tidsgevinster og -tab, hvor stort et tilskud skulle man give cyklister, for at de ville vælge cykel frem for bil? Herunder under hensyntagen til, at nogle trafikanter ville have en tidsmæssig gevinst ved at cykle frem for at køre i bil ?

4d. Under forudsætning af at 2 supplerende cykelbroer i høj kvalitet med tilsvarende højkvalitets tilslutnings cykelstier på begge sider på 1-2 km, herunder afskærmning mod vej og vind og niveaufri krydsning af vejkryds, kan bygges for 2 mia. kr., efterlader det inden for det eksisterende ramme sv.t. Egholmmotorvejen 5,8 mia. kr. til tilskud, sv.t. 6.900 passager á 40 kr. på alle hverdage de næste 50 år. Tilskuddet bør kun gives i myldretiden med et tillæg på 15-20 minutter på hver side, (og bør i øvrigt aftrappes gradvis efter 30 år, når der er kommet en anden cykelkultur). I dag passerer 3.500 cyklister og 1000 gående Limfjorden dagligt, men langt fra alle i myldretiden. Hvad vil den potentielle samfundsøkonomiske gevinst for et sådant projekt være, såfremt man medregner sundhedsgevinster ved cykling i stedet for bil (8 kr. pr km), værdien af nedsat trængsel i tunnelen med nuværende værdisætning, værdien af opretholdt landbrugsproduktion, værdien af mindsket CO₂ udledning og værdien af støjreduktion og forurening i centrale dele af Aalborg (formentlig medførende færre dødsfald), hvis antal køretøjer pr time i spidsbelastningen reduceres med henholdsvis 500 og 1.000?

Ovenstående punkt 1-4 bør, som minimum i overslagsform, gennemføres for at give Folketinget et retvisende grundlag for at træffe beslutning. I modsat fald bliver Folketinget ført bag lyset, idet man i givet fald beslutter en anlægslov uden at vide, at der findes et alternativ med såvel bedre økonomi som bedre klima- og sundhedseffekter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar imod motorvejsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:24

Økonomi

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, 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 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.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Engholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 16:51

Limfjordsforbindelsernes samfundsøkonomi

Gennem tiden er der lavet en del beregninger af økonomien for en 3. Limfjordsforbindelse - enten som en vestlig forbindelse via Egholm eller som en østlig med ekstra rør ved den nuværende tunnel kombineret med en udvidelse af E45. Her er mit forsøg på at beskrive udviklingen:

VVM 2006:

I denne VVM-undersøgelse foretaget af Nordjyllands Amt, kostede vest 3,6 mia. kr. og øst 1,8 mia. Dengang lavede man ikke en beregning for effekten over 50 år.

VVM 2011.

Denne VVM blev lavet af Vejdirektoratet. Vest var på fem år steget med 31 %, mens prisen på øst var sat op med hele 231 %. Den kom næsten til at koste det samme som ruten via Egholm!

Min tolkning af dette er, at der sad nogle folk i Vejdirektoratet og andre steder, som var trætte af, at der ikke snart blev taget en beslutning. Så synes de lige, de ville lave en rapport, som var helt klar i målet!

Projektet, der blev præsenteret som det østlige alternativ, var ganske voldsomt. Det var hele 12 motorvejsspor under Fjorden. For at udfletningen syd for kunne være der, måtte et kæmpe erhvervsområde ved Mineralvej eksproprieres.

I 2011 kørte der stadig langt under 80.000 biler pr. hverdagsdøgn i Limfjordstunnelen. Kapacitetsgrænsen var ikke nået. Gevinsterne var derfor størst på den model, der gav en genvej vest om byen. De to ting til sammen: opskruet pris og ingen køer, man kunne opnå en fordel ved at fjerne, ledte til, at øst fik et direkte underskud på 3,3 mia. kr. mens Egholmforbindelsen fik et overskud på 5,3 mia.

På basis af dette, valgte byrådet side. Og derefter en masse andre, som ikke ville være uenige. Tallene fra VVM 2011 er blevet stående på nethinden hos Egholm-motorvejens tilhængere og bruges den dag i dag. Billedligt set svarer det til, at deres internetforbindelse gik ned i år 2011, mens de fine tal stadig var på skærmen.

VVM 2021:

I løbet af 2010'erne passerede trafikmængden Limfjordstunnelen kapaciteten. Der opstod køer i myldretiden. Pludselig blev det vigtigt og værdifuldt at fjerne disse køer – vigtigere end at give en lille trafikmængde mellem Aalborg S/V og Jammerbugt en genvej. Vejdirektoratet var desuden begyndt at bruge en beregningsmodel (LTM 3.2) som opdelte døgnet op i 10 tidsperioder. Derved opfangede man problemet med disse køer.

Med den nye model og højere anlægspris faldt forrentningen for Egholm-forbindelsen voldsomt! Fra 5,3 mia. til blot 0,2 mia. (eller 0,5 mia. med en ændret udformning ved Svenstrup). Det skyldtes, at Egholmforbindelsen er placeret så langt mod vest, at aflastningen af Limfjordstunnelen er lille. Vejdirektoratet kunne dog ikke få lov til at beregne forrentningen af den østlige model.

Men det må jo være logisk, at man ved tilstrækkelig udvidelse af den østlige linjeføring - f.eks. 50 % - vil opnå tilstrækkelig kapacitet. Lokale eksperter har anslået, at den samfundsmæssige forrentning af en østlig model med blot et enkelt nyt rør og stikveje mod City Syd og fra E39 til Vadum vil være ca. 2 mia. kr. Se en

video om dette her: www.kortlink.dk/2ntgr

VVM 2023:

Der er netop kommet en ny beregning, se www.3-limfjordsforbindelse.dk/37 . Der er blevet et krav, at man også medtager taksering af CO2 ved anlæg. Samtidig er anlægsprisen steget. Begge dele trækker ned i overskuddet.

Man kunne derfor forvente, at Egholmforbindelsen ville give direkte underskud. Men regnskabet ender alligevel med et overskud på 0,6 mia. En vigtig årsag hertil er, at trafikken er steget så meget, at en lempelse af problemet med kø i Limfjordstunnelen får endnu større værdi. Faktisk vindes der over 1 mia. ekstra på denne post.

Men det må jo så gælde begge linjeføringer. Man må derfor forvente et samfundsmæssigt overskud på mindst 3 mia. hvad angår øst-løsningen.

Øst-løsningen er simpelthen det bedste valg. Men transportministeren tillader ikke, at Vejdirektoratet regner det efter, for nu har ”man” eller ”nogen” jo ”valgt” linjeføringen via Egholm.

En helt anden måde at forstå, hvorfor en vest-løsning ikke er rentabel, er trafiktallene. Allerede 3 år efter åbningen af ruten vest om, forventer Vejdirektoratet, at der igen vil køre flere biler igennem Limfjordstunnelen, end der er plads til. Så starter køen igen!

Med i regnskabet er ikke alle de ekstra omkostninger, der plager især Egholm-ruten: taksering af risikoen for at ødelægge kilden til 1/3 af Aalborgs drikkevand, af sygdom, sundhedsudgifter og tidlig død, hvis yderligere 10.000 boliger udsættes for sundhedsskadelig støj, af risikoen ved at rode i asbestdepoter, af tabet af rekreative områder og af risikoen for at ødelægge levesteder for dyr, der anses for truede, her under odder.

Så kom odderen også med i dette indlæg.

Samfundsmæssig gevinst

Mio. kr.	Via Egholm		Ekstra rør/E45	
	Pris	Gevinst	Pris	Gevinst
2006	3.650		1.815	
2011	4.767	5.348	4.188	-3.317
2021	7.013	465	Ca. 4.000	Ca. 2.000
2023	7.773	624	Ca. 4.500	Ca. 3.000

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte Pape (c.burskov@gmail.com)
Titel: Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 16:42

Gennem tiden er der lavet en del beregninger af økonomien for en 3. Limfjordsforbindelse - enten som en vestlig forbindelse via Egholm eller som en østlig med ekstra rør ved den nuværende tunnel kombineret med en udvidelse af E45. Her er mit forsøg på at beskrive udviklingen:

VVM 2006:

I denne VVM-undersøgelse foretaget af Nordjyllands Amt, kostede vest 3,6 mia. kr. og øst 1,8 mia. Dengang lavede man ikke en beregning for effekten over 50 år, (hvilket i dag bruges til at finde frem til den samfundsøkonomiske værdi af et sådant byggeri).

VVM 2011:

Denne VVM blev lavet af Vejdirektoratet. Prisen på vest var på fem år steget med 31 %, mens prisen på øst var sat op med hele 231 %. Den kom næsten til at koste det samme som ruten via Egholm!

Min tolkning af dette er, at der sad nogle folk i Vejdirektoratet, som var trætte af, at der ikke snart blev taget en beslutning. Så synes de lige, de ville lave en rapport, som var helt klar i mælet!

Projektet, der blev præsenteret som det østlige alternativ, var ganske enormt. Det var hele 12 motorvejsspor under Fjorden. For at udfletningen syd for kunne være der, måtte et kæmpe erhvervsområde ved Mineralvej eksproprieres.

I 2011 kørte der stadig langt under 80.000 biler pr. hverdagsdøgn i Limfjordstunnelen. Kapacitetsgrænsen var ikke nået. Gevinsterne var derfor størst på den model, der gav en genvej vest om byen. De to ting til sammen: opskruet pris og ingen køer, som man kunne få fordel af at fjerne, var nok udslagsgivende for, at øst fik et direkte underskud på 3,3 mia. kr., mens Egholmforbindelsen fik et overskud på 5,3 mia.

På basis af dette valgte Aalborg Byråd at anbefale Egholm-forbindelsen. Og derefter en masse andre, som ikke ville være uenige. Tallene fra VVM 2021 er blevet stående på nethinden hos Egholm-motorvejens tilhængere, og bruges den dag i dag i debatten. Billedligt set svarer det til, at deres internetforbindelse gik ned i år 2011, mens de fine tal stadig var på skærmen.

VVM 2021:

I løbet af 2010'erne passerede trafikmængden Limfjordstunnelen kapaciteten. Der opstod køer morgen og eftermiddag. Pludselig blev det vigtigt og værdifuldt at fjerne disse køer – vigtigere end at give en forholdsvis lille trafikmængde vest om Aalborg en genvej. Vejdirektoratet var desuden begyndt at bruge en beregningsmodel (LTM 3.2), som opdelte døgnnet op i 10 tidsperioder. Derved indfangede man det store problem: køerne i myldretiden i beregningen.

Med den nye model og højere anlægspris faldt forrentningen for Egholm-forbindelsen voldsomt! Fra 5,3 mia. til blot 0,2 mia. (eller 0,5 mia. med en ændret udformning ved Svenstrup). Den lave forrentning skyldtes formentlig, at Egholmforbindelsen er placeret så langt mod vest, at aflastningen af Limfjordstunnelen er lille.

Tidligere transportminister Ole Birk Olesen (LA) besluttede i 2019, at Vejdirektoratet skulle opdatere beregningen for en vestlig model og kun denne - som forberedelse til en anlægslov.

Men det må jo være logisk, at man ved tilstrækkelig udvidelse af den østlige linjeføring - f.eks. 50 % - vil opnå tilstrækkelig kapacitet, og at den vil være billigere at anlægge. Lokale eksperter har for nylig anslået, at den samfundsmæssige værdi af en østlig model med blot et enkelt nyt rør og stikveje mod City Syd og fra E39 til Vadum vil være ca. 2 mia. kr.

VVM (MKV) 2023:

I den nye rapport er anlægsprisen for Egholm-linjen er steget til 7,8 mia. kr., se www.3-limfjordsforbindelse.dk/37.

Man kunne derfor forvente, at Egholmforbindelsen gav direkte underskud. Men regnskabet ender alligevel med et lille plus på 0,6 mia. En vigtig årsag hertil er, at trafikken er steget så meget, at en lempelse af problemet med kø i Limfjordstunnelen får endnu større værdi. Faktisk vindes der over 1 mia. ekstra på denne post.

Men det må jo så gælde begge linjeføringer. Man må altså forvente et samfundsmæssigt overskud på ca. 3 mia. på Øst-løsningen.

Øst-løsningen må simpelthen være det bedste valg. Men heller ikke den nye transportminister tillader, at Vejdirektoratet regner den efter, for nu har "man" eller "nogen" jo "valgt" linjeføringen via Egholm.

DE TING, DER IKKE REGNES MED

Visse poster er med i den standardmodel, Vejdirektoratets bruger.

Andre er ikke, f.eks. taksering af kæmpe CO2-udslip i anlægsfasen. I 2011 anslog man, at der ville blive udledt

280.000 ton CO2 under byggeriet. I VVM 2023 er tallet vokset til 480.000 ton (medmindre man kan vinde lidt

på grund af fremtidens teknologi)!

Andre poster, der heller ikke er medtaget, er taksering af risikoen for at ødelægge kilden til 1/3 af Aalborgs drikkevand, af sygdom, sundhedsudgifter og tidlig død, hvis yderligere 10.000 boliger udsættes for sundhedsskadelig støj, af risikoen ved at rode i asbestdepoter, af tabet af rekreative områder og risikoen for at ødelægge levesteder for sjældne dyr.

Jeg har lavet et regneark, hvor jeg har forsøgt at få mange af de ekstra budgetposter med. Se det på www.3-limfjordsforbindelse.dk/38 . Resultatet er direkte chokerende! Der er al mulig grund til, at folketinget undersøger de østlige modeller, som foreslås af flere eksperter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm: Samfundsmæssig nødvendighed?
Sendt: 01-01-2024 16:17

Kære Transportministerium

Hvis det forholder sig sådan, at Egholm motorvejen må betragtes som en bydende samfundsmæssig nødvendighed, hvorfor er det så Aalborg Kommunes skatteborgere alene, der skal medfinansiere anlægget af motorvejen?

Når de Nordenfjords kommuner, især Jammerbugt og Hjørring betoner vigtigheden af den vestlige forbindelse, hvorfor er det så ikke (også) dem, der skal til lommerne?

I det hele taget er det en rigtig dum ide, at inddrage store arealer i den vestlige del af byen – med støj og møg til følge, frem for at se mod øst, hvor al udvikling foregår og hvorfra man jo sagtens kan få adgang også til E39 og på den måde komme hurtigt og smertefrit til både Jammerbugt og Hjørring Kommuner?

Venlig hilsen
Bente

Bente Schmidt Nielsen

Vesterbrogade 4A st. tv.

9400 Nørresundby

M: 20 64 75 94

bsn@stofanet.dk

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 13:10

Til transportministeriet!

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg over øen Egholm af flere grunde.

En af dem er økonomien i projektet. Godt 8 milliarder kr. er den budgetteret til at koste, men hvis den rent faktisk bliver bygget, vil den med stor sandsynlighed blive endnu dyrere. Desuden kommer Aalborgs borgere via skatten til at bidrage med 600 millioner - Hallo!

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 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, bl.a. i Hasseris, Sofiendal Enge og andre steder. 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.

I november 2023 foretog Hasseris Grundejerforening en undersøgelse blandt medlemmerne. Den afslørede, at hele 65% foretrækker et ekstra rør frem for Egholm løsningen. - Tankevækkende ikke sandt!

Det er på høje tide at slå hælene i - og udvise rettidig omhu ved at undersøge det realistiske alternativ i øst!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: langersvej7@mail.dk (langersvej7@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 29-12-2023 14:38

Økonomi:

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. 7,3 milliarder kr. koster den, 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 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.

Venlig hilsen
Thomas Johannsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 29-12-2023 14:36
Bilag: Se video om samfundsøkonomien på Egholmmotorvejen.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.

Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Eksperty har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken. <https://youtu.be/31JwhM4gOdc>

Video på USB sendes også med post.

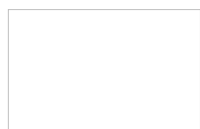
Hilsen Anita Corpas

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.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor motorvejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.

I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

[Se video om økonomien på Egholmmotorvejen](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dicte Juul Schøt (dictejuul@icloud.com)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 23-12-2023 14:16

9 milliarder kroner, er virkelig mange penge. Penge der kunne bruges på grøn omstilling, på forbedring af vores folkeskoler, på nødhjælp til børn i Gaza. Penge der er utroligt vigtige, og som kan gøre en verden til forskel for nogen. Penge der ikke skal bruges på en ny motorvej, der ikke kun vil udlede op mod 300.000 tons CO2, men som vil ødelægge et grønt naturareal og som ikke engang vil løse det problem, som den bliver bygget for. Jeg synes, at det er en skændsel, at så mange penge bliver brugt på noget, som er til så meget skade. 9 milliarder kroner kunne gøre så meget godt. Jeg synes ikke at Egholm motorvej skal bygges. Jeg synes, at det burde stoppes. Jeg synes, at de 9 milliarder kroner skal bruges på grøn omstilling. De skal bruges på, at redde vores alle sammens liv, ikke på en unødvendig motorvej.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 22-12-2023 10:29
Bilag: Video om økonomi.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.

Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Eksperty har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

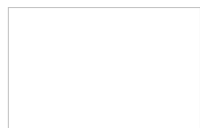
Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken.
<https://youtu.be/31JwhM4gOdc>

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.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor mortovejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.

I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

[Beskrivende video om økonomi](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen vedr. økonomiske og samfundsmæssige betænkeligheder
Sendt: 22-12-2023 10:27
Bilag: Video om økonomi.pdf;

Jeg udtrykker stærk modstand mod projektet om en motorvej vest om Aalborg, især pga. økonomiske overvejelser.

Projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner via skat, er bekymrende.

Dette er særligt alarmerende, da der ikke er foretaget en grundig undersøgelse af billigere alternativer i VVM-redegørelsen, hvilket udgør en risiko for omfattende pengespild.

Desuden er projektets økonomiske gevinst tvivlsom, med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder, som potentielt kan forringe borgernes sundhed.

Yderligere forværres situationen af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.

Det daglige økonomiske tab på 1,2 millioner kroner på grund af trafikkøer er også bekymrende.

Ekspertter har udtalt, at nytteværdien af Egholmlinjen er nærmest ikke-eksisterende, og en udvidelse af E45 ville være en langt mere økonomisk løsning, estimeret til at være 2 milliarder kroner billigere.

Det er afgørende, at VVM-redegørelsen inkluderer en sammenligning med dette alternativ, herunder udvidelse af E45 med et ekstra rør og effektiv støjafskærmning, eventuelt med overdækning i boligområder.

Af disse grunde er jeg imod etableringen af en motorvej vest om Aalborg og opfordrer til en grundigere evaluering af økonomisk mere fornuftige alternativer.

Se desuden vedhæftede video for en letforståelig forklaring til beslutningstager mfl. om problematikken.

<https://youtu.be/31JwhM4gOdc>

De bedste hilsner

Anita Corpas

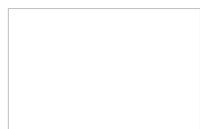
Redaktør

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.

Lektor emeritus Kaj A. Jørgensen fra Aalborg Universitet og ekspert i samfundsøkonomi afslører, hvorfor mortovejen over Egholm er en dårlig forretning, og hvorfor myndighedernes beregninger er mangelfulde.

Samfundsøkonomisk er det politiske ønske om at bygge Danmarks dyreste motorvejsstrækning en rigtig dårlig forretning.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0.

I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm, mens det koster en kvart mia om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Endelig baserer myndighederne deres beregninger alene på tal fra et enkelt år - 2030 - mens Kaj A. Jørgensen mfl. beregner samfundsøkonomien hen over 50 år.
Alle nævnte tal i videoen er 2021-tal.

[Beskrivende video om økonomi](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmlinjen
Sendt: 20-12-2023 16:57
Bilag: Indsigelse økonomi[5261].docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte.

Mvh

Ingelise Tarber
Grænsevej 1
9000 Aalborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows