

Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk a.m.b.a.

vvm@trafikstyrelsen.dk
louj@trafikstyrelsen.dk
cc Folketingets Transportudvalg og Trafikministeren

Dall Villaby 26-04-2025

3. Limfjordsforbindelse – ændring af det sydlige udfletningsanlæg

Journalnummer 2025-232516

Indledning

Vejdirektoratet har overraskende fremsat ændringsforslag til linjeføring af Egholmmotorvejen ved Dall Kirke og Dall Villaby uden at orientere de lokale interesser. Dall Villabys Grundejerforening samt Dall Kirke har, efter eget udsagn, ellers igennem mange år kommet med ændringsforslag til linjeføringen uden at blive hørt. De er også blevet lovet møder med Vejdirektoratet undervejs, men det er aldrig sket. Det var derfor glædeligt at Dall Villaby Grundejerforeningen og Dall Kirke nu lykkedes med et møde med Vejdirektoratet som repræsenteres nu af projektfolkene, og de har ikke haft noget at gøre med planlægningen og VVM-processen. Repræsentanter til mødet var herudover Borgerbevægelsen samt fagkompetencer ift. trafik.

Generelt må der ikke ske ændringer ift. projektet vedtaget ved anlægslov. Vejdirektoratet orienterede at de har fremlagt ændringen for Trafikstyrelsen, som har godkendt ændringer som en "**lille ændring**", og dermed kræves ikke en ny anlægslov, MKV (VVM) i sin helhed, osv., hvilket selvfølgelig ville kræve en del arbejde og tid. Om Trafikstyrelsens vurdering er objektiv eller subjektiv blev diskuteret uden fuld enighed.

Kommentar til høringsmaterialet

Dall Villaby Grundejerforeningen har i samråd med forhenværende næstformand civilingeniør Sven Hvid Nielsen og Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen drøftet materialet. Vi henviser derfor efter aftale til Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen høringssvar jvf. bilag 1 side 1-5 og må derfor også konkludere:

at vi ikke kan gå ind for det nye ændringsforslaget i lighed med Menighedsrådet i Dall, Ferslev og Volsted sogne.

Forslag til andre løsninger

Under henvisning til vores Høringssvar til Forslag til Lov om anlæg af en. 3. Limfjordsforbindelse 2. januar 2022 jvf. bilag 2 og bilag 3 føler vi stadig ikke at have fået en fair, faglig og værdig behandling af vejdirektoratet **og fremfører hermed igen vores forslag uden nordvendte ramper** bilag 3 som også blev udarbejdet sammen med Anker Lohmann og fremgår også bilag 1 side 5-9.

Bemærk også at de foreslåede forslag til tilslutningsanlæg på E45 til City Syd også giver gode mulighed for at forbinde E45 og E39 via Hobro og Nibe udfletningerne.

På mødet blev anført fra Vejdirektoratets side, at en rastepladsløsning giver problemer med fletning af trafikken. Det passer ikke – vi har seriøst undersøgt forholdene- ikke vist-men vi har flere forslag!

Konklusion

Når de nordvendte ramper i udfletningsanlægget ved Dall tages bort og erstattes af et tilslutningsanlæg ved Dall Rasteplads, opnår man større frihed ved placeringen af de enkelte elementer i udfletningsanlægget. Denne frihed kan udnyttes til at samle de enkelte vejelementer, så den lille ådal ikke påvirkes så voldsomt, og med god mulighed for at trække vejanlægget væk fra Dall kirke. I denne udgave samles de to kørebaner på E39 så meget som muligt og vejbroen over E45 placeres syd for kirken, så man fra kirken får et friere udsyn mod Svenstrupholm. Vejbroen kan evt. rykkes mod syd og derved reducere udsynet fra kirken yderligere

Overordnet kan anføres, at det både er en mere miljørigtig og måske billigere linjeføring, samt skåner det kulturelle værdier i form af Dall Kirke, Skipper Clements slagmark, naturmæssige værdier i Østerådal og færre mennesker udsættes for unødigt støj fra den nye motorvejsudfletning.

Selvom der foreligger en anlægslov, med en række opdrag for de projekterende, er det ikke forbudt at gentænke/fremføre udfletningsanlægget ved Dall ud fra dets funktion eller mangel på samme. " ***lille ændring*** " med stor virkning??

Håber at vi får mulighed for at kommentere det evt. nye forslag!! Især vedrørende støj jvf. Bilag 2 vedrørende støjforhold. Dall Villaby har kæmpet forgæves i mange år for at få støjdemping. Der skulle en Egholmlinje til for at få den!! Den markante støjreduktion trækkes nemlig fra I SBT – ellers ville SBT have været politisk uacceptabel.

Vi kan heller ikke se af VVM rapporten, at udfletningen i Dall berører nature2000 områder!!!

Med venlig hilsen

På vegne af bestyrelsen, for Dall villaby grunderforening.

Formand: Jan Hjermitslev

9230 Svenstrup J

Tlf. 40875746

formand@dallvillaby.dk

www.dallvillaby.dk

Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk a.m.b.a.

Til Vejdirektoratet

Vejplan_ og Miljøafdelinen
Carsten Niebuhrs gade 43, 5. sal
1577 København V

Formand: Jan Hjerimitslev

Dallvej 36

9230 Svenstrup J

Tlf. 40875746

formand@dallvillaby.dk

www.dallvillaby.dk

Dall Villaby den 28.04.21

Høringssvar vedr.3. Limfjordsfjordsforbindelse. VVM 2021

Bestyrelsen for Dall Villaby Grundejerforening har med interesse læst Vejdirektoratets reviderede VVM-undersøgelse om den 3. Limfjordsforbindelse, offentliggjort februar 2021. Er bekendt med Hasseris Grundejerforenings indsigelse. Af det følgende fremgår Dall Villaby Grundejerforeningens redegørelse i samråd med forhenværende næstformand Sven Hvid Nielsen, tidligere lektor ved Institut For Produktion og Maskinteknik, AAU.

Dall Villaby Grundejerforening ønsker indledningsvist at slå fast, at Grundejerforeningen er enig i behovet for at få etableret en ny og bedre nord-syd forbindelse ved Aalborg mellem Vendsyssel og Himmerland. Formålet hermed skal være, at den stigende regionale og lokale trafikmængde i Nordjylland og Aalborgområdet kan afvikles bedre. Ligeledes er formålet at sikre, at særligt Vendsyssel ikke afkobles fra erhvervs- og samfundsudviklingen i det øvrige Danmark.

Dall Villaby Grundejerforening noterer med beklagelse, at den opdaterede VVM-undersøgelse alene omhandler Egholm-linjen, og dermed helt undlader en revurdering af en ny østforbindelse (forstærkning af den eksisterende tunnelforbindelse ved E45). **Et sådant forslag kommenteres senere i skrivelsen.** Vi er klar over, at der blandt nogle partier i folketinget i 2014 blev indgået en såkaldt stemmeaftale, hvor der peges på vestforbindelsen frem for en østlig forbindelse, og at denne beslutning har været retningsgivende for Vejdirektoratets undersøgelse.

Ud fra vores grundige undersøgelser kan vi for nuværende groft sige (hvis VVM-redegørelsens trafikprognose holder):

Enten udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør til 4.5–5.0 milliarder, eller også bygger man en vestlig omfartsvej til 7-8 milliarder og efterfølgende udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør til 4.5-5.0 milliarder i alt 11.5- 13 milliarder. Er det samfundsøkonomisk??

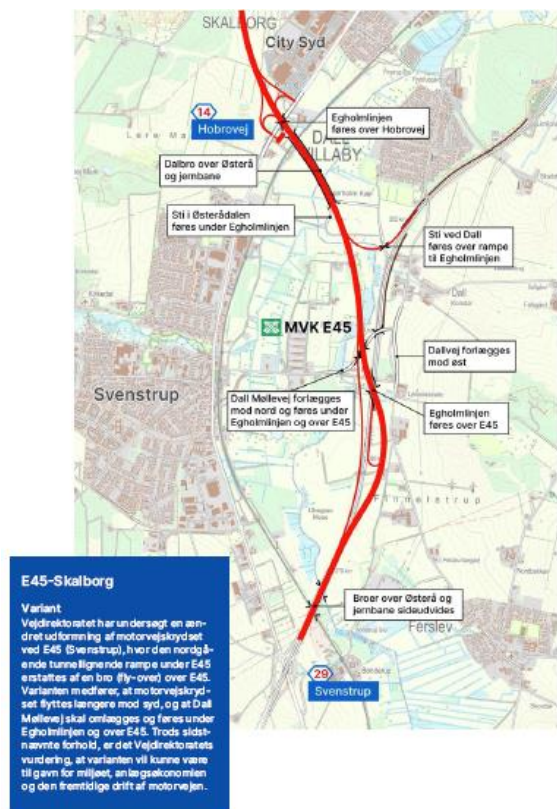
SÅFREMT partierne i folketinget alligevel skulle beslutte sig for Egholmlinjen uden at først at VVM-vurdere også en østforbindelse, da har Dall Villaby Grundejerforening følgende konkrete indsigelser til projektet

Da Dall Villaby Grundejerforening i i sin tid ikke kunne acceptere behandlingen af deres første Høringssvar vedr. 3.Limfjordsforbindelse af 30. aug. 2011 vedlagte bilag 1, sendte den 26.09.2012 vedlagte bilag 2 indsigelse til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg og modtog 20. dec. 2012 svar på e-mail fra Trafikministeren med bla. følgende:

" Såfremt det besluttet at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen, vil der i forbindelse med detailprojekteringen være fokus på at begrænse påvirkningen af Dall og Dall Villaby samt Østerådalens mest muligt. " Dette synes ikke opfyldt tilfredsstillende derfor følgende:

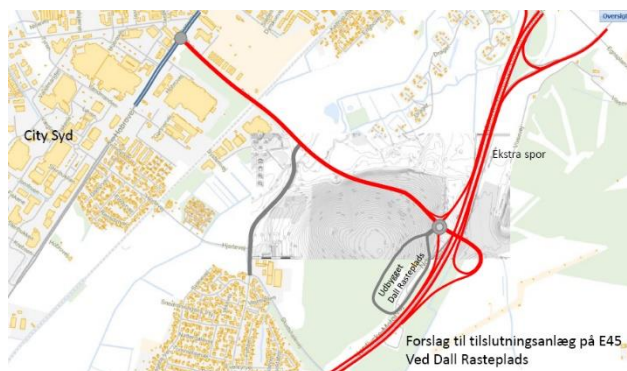
Ved Dall Villaby foreslås en afkørsel ved Dall Rasteplads, hvorved der skabes motorvejsforbindelse mellem E45 og City Syd se figuren og via den gamle hovedvej skabe forbindelse til vest motorvejen. Bemærk at det ikke giver flere ramper til og fra E45, og at der påregnes ekstra spor nordpå aht. til evt. kødannelse ved Egnspanvej.

Hermed kan de to nordvendte ramper ved MVK E45 overflødiggøres, og samtidig peger vi på at Egholmlinjen nu føres over E45 som i Variantforslaget (aht. Kirken jf. bilag 3), og vejen nu kan føres gennem den lave bakke Svenstrupholm, der er placeret i midten af Østerådalens. Vejen graves ned i bakken, så niveauforskelle i vejføringen undgås.



Figur 1

Dette forslag er bedre end de to nordvendte ramper på figur 1 og passer også ind med et ekstra tunnelrør.



Figur 2

Vend ikke tilbage med, at det vil Aalborg Kommune ikke gå med til, da måske selv skal afholde nogle af udgifterne, hurtig at etablere og løser mange problemer.

Der er nogle oplagte fordele ved det nye forslag:

- Der bliver kortere og lettere forbindelser til/fra E45 og fra/til City Syd
- Forslaget vil give aflastning af trafikken i Svenstrup og Skalborg (bakke især)
- Trafikken bliver mindre hørbar og synlig, idet vejen nu kan graves ned i Svenstrupholm.
- Lavbroen over Østerådalens kan afkortes
- Dall Møllevej kan evt. føres over begge motorveje ved at den sydlige nordvendte rampe overflødiggøres.
- Muliggør at forlægningen af Østerå kan undgås.

Dall Villaby Grundejerforening mener desuden, at det er en alvorlig mangel ved det fremlagte trafikprojekt, at der ikke via Egholmlinjen er forbindelse til den mest trafikerede motorvej i Vendsyssel, nemlig E45. Vejens nye bidrag til trafikafviklingen i regionen – ud over fjordkrydsningen - er alene at koble sig på den østlige del af Vendsyssel (E39) ud mod det i øvrigt tyndt befolkede Han Herred.

Dall Villaby Grundejerforening mener at en vestlig omfartsvej over Egholm har et meget begrænset opland i Aalborg og ændrer derfor heller ikke nævneværdigt ved trængslen i Limfjordstunnellen. Her vil der ifølge Vejdirektoratets beregninger fortsat være kødannelser morgen og aften. Der vil stadig på E45 gennem Aalborg være signifikant mange flere trafikuheld

end normalt på motorveje. Der vil stadig være et meget stort antal hændelser (i dag flere end 100 om året), som sætter trafikken i stå for kortere eller længere perioder.

Vedrørende støjforhold: Hvorfor kun 110 km/t?

Vi finder slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris, Sofiendal og Skalborg området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Mølholm, Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge samt i Dall Villaby. Vestenvinden er meget fremherskende ved Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i undersøgelsens kortbilag. Det er også misvisende, grænsende til det manipulerende, at der kun vises støj i en afgrænset zone fra motorvejen - her holder støjen jo ikke pludseligt op.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal tilstræbes holdt under 53 dB.

Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet 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 (svarende til en gennemsnitsværdi på ca. 5 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 5 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive WHO's anbefalede 53 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.

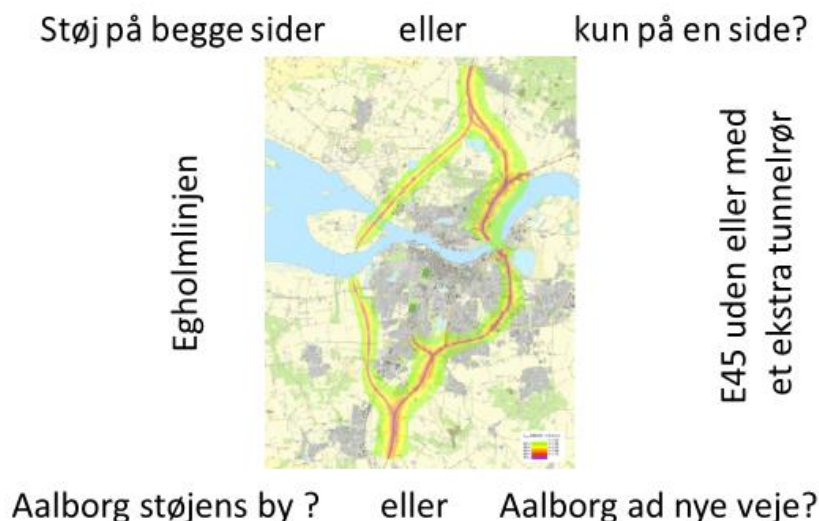
- Støjskærmene ved Dall Kirke skal være transparente jvf bilag XX aht. udsyn til kirke. Dette kan medføre betydelig reflekteret støj med vestenvind til Dall Villaby.
- I redegørelsen på side 28 skal SBT reduktion fra 107 til 86 tages med et vist **forbehold**. Det skyldes nok kun fordi man har indregnet støjskærmen fra E45 med overvejende sydøstenvind.
- Vi kan ikke forestille os, at vi ikke også skal have støjskærme på udfletningen både før og på lavbroen grundet den vindbårne støj fra den opvejende vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår og sammenholdt med reflekterende støj fra Dall's støjskærme

I det hele taget er vi bekymret for at **Aalborg** kan blive kaldt **støjens by** med den påtænkte Egholmmotorvej.

Billedet jf. figur 4 taler sit tydelig sprog og ikke mindst side 71 og 72 i rapporten

<https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe> indtager Aalborg en

kedelig første plads placering, og vi må stille de ubesvarede spørgsmål: Kan vi gøre noget ved det? Kan vi være det bekendt for de berørte borgere? **Flere af os har måttet leve med det i flere år - følt det på vor krop!**



Figur 4.

Alternativ tredje Limfjordsforbindelse med ekstra tunnelrør forventes at løse problemet!!

Der er skitseret en udbygning af E45 figur 6 med en paralleltunnel efter forbillede i Coen Tunnelen i Amsterdam, som var forløberen for Limfjordstunnellen. Coen Tunnelen afvikler i dag mere end 130.000 køretøjer i døgnet med reversible spor.

En udbygning af E45 med et ekstra tunnelrør ved Limfjordstunnellen, som vi var bekendt med og anbefalede i vores første Høringssvar af 30. august 2011, bilag 1 som beskrevet af Anker Lohmann-Hansen og opdateret jvf. bilag 4. **VVM opdateringen omfatter desværre ikke dette indlysende alternativ:**

Det sidste betyder, at vi nu står med det ubesvarede spørgsmål: Løser en vestlig omfartsvej problemerne med trafikken og en reduktion af motorvejsstøjen for Aalborg som helhed, eller ville det ikke være bedre at udbygge E45 med et tunnelrør og effektive moderne støjdemperingskærme for mindre penge? Bilag 5 redegør klart sammenlignelige kapacitet og belastningsgrad.



Figur 5. Egholm



Figur 6. Ekstra tunnelrør

Et groft overslag tyder på at selv med en 50 %'s forøgelse af trafikken på E45 som kun medfører 1.5-2dB mere støj kan man formindske Miljøproblemer og oplevelsen af støjen betydelig med effektive moderne støjskærme op til 3-10 dB for mindst 20.000 beboere + undgå støjen helt for det samme antal (mindst 20.000) beboere ved at droppe en Egholmlinje dvs. **forbedre livskvaliteten for mere end 40.000 beboere.**

I første omgang er der nok ikke brug for en fuld VVM analyse – i ventetiden kunne man jo allerede påbegynde vores forslag til Rasteplads løsningen, som passer ind med såvel en Egholmlinje eller ekstra tunnelrør.

Heldigvis opererer Aalborg Alliancen med 600 millioner til en tredje limfjordsforbindelse (godt nok over Egholm???)

En god anvendelse kunne være:

- Ca 150 millioner til en tilslutningsanlæg fra E45 til City Syd ved Dall Rasteplads.
- ?? Millioner til forbedring af forholdene til City (Kridtsvinget)
- ?? Millioner til at tilslutte en motortrafikvej til E39
- m.m

Måske vil Staten også bidrage hertil???

Konklusion.

En vestlig omfartsvej er dyr – meget dyr: 7 - 8 milliarder kr. + senere ekstra tunnelrør til 4.5-5 milliarder kr. i alt 11.5- 13 milliarder kr.

Det er meget at betale for ikke at få løst de centrale trafikale problemer i Aalborg. Kan man forestille sig,

- en tredje Limfjordsforbindelse med ekstra tunnelrør som kan løse de trafikale problemer for 4.5- 5 milliarder kr.
- at der findes politikere, der vil stemme for en hundedyr motorvej over Egholm,
- som ikke løser op for trængslen på E45
- som ikke eliminerer de mange trafikuheld og hændelser på E45
- som skaber nye miljøproblemer for de mange nye boliger i Mølholm, Hasseris og Dall Villaby?
- og som er voldsomt indgribende for naturen og brugerne af den herlige ø: Egholm mm
- og som ikke gør alt for at give bedre livskvalitet for ca. 40.000 beboere

Det virker utænkeligt! Så det haster:

Påbegynd en VVM undersøgelse af en tredje Limfjordsforbindelse med et parallelt tunnelrør som efter Coen tunnelen i Amsterdam hurtigst muligt!!

Venlig hilsen Bestyrelsen for Dall Villaby Grundejerforening.

Vedlagte bilag.

Bilag 1: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse 30.8.11

Bilag 2: Transportministeren

Bilag 3: flyvholm_dall Kirke0001

Bilag 4: Udbygning af E45 (3)

Bilag 5: Kapacitet og belastningsgrad