

DATO

17. Januar 2012

DOKUMENT

11/14954

SAGSBEHANDLER

Niels Fejer Christiansen

MAIL

nfc@vd.dk

TELEFON

7244 3333

Bilag 1 til Indstilling vedr. en 3. Limfjordsforbindelse

1. VVM-processen

Der er i dag to vejforbindelser over Limfjorden - Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

Den 4-sporede Limfjordsbro blev taget i brug i 1933, oprindeligt som en 2-sporet vejbro, som i 1960 blev udvidet til 4 spor ved etablering af cykelstier og fortov udenpå den eksisterende bro. I 2010 var hverdagsdøgntrafikken på Limfjordsbroen 31.500 køretøjer. Hertil ca. 4.500 cyklister.

Limfjordstunnelen, der er beliggende på E45, består af to vejrør hver med 3 kørespor. Tunnelen blev åbnet i 1969. I 2010 var hverdagsdøgntrafikken igennem Limfjordstunnelen ca. 67.500 køretøjer.

Trafikudviklingen på E45 syd og nord for Limfjorden og igennem tunnelen har i de senere år medført, at der i flere rampekryds er konstateret problemer med trafikafviklingen. Uheld og hændelser i og omkring Limfjordstunnelen har endvidere medført hastighedsreduktioner, periodiske lukninger af spor og kødannelser på E45 omkring Limfjordstunnelen.

VVM-undersøgelsen er gennemført på baggrund af den politiske aftale fra 2009 om at færdiggøre Nordjyllands Amts VVM-undersøgelse fra 2006. Undersøgelsen er gennemført i perioden fra maj 2010 til juni 2011. Arbejdet er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Aalborg Kommune, Kystdirektoratet og Region Nordjylland. Naturstyrelsen har deltaget som observatør i udvalget.

Med udgangspunkt i Nordjyllands Amts VVM-undersøgelse fra 2006 er der i VVM-redegørelsen vurderet 3 forslag – 2 vestlige og et østligt forslag - samt en række alternative løsningsmuligheder til en 3. Limfjordsforbindelse.

VVM-redegørelsen omfatter følgende 3 rapporter:

- Rapport 379: Sammenfattende rapport
- Rapport 380: Miljøvurdering
- Rapport 381: Arealanvendelsesanalyse

VVM-redegørelse har været fremlagt i en offentlig høring fra den 27. juni til den 31. august 2011. Rapporterne har kunnet downloades på Vejdirektoratets hjemmeside. Den sammenfattende rapport har også været fremlagt til afhentning på rådhuset og på bibliotekerne i Aalborg Kommune. Borgerne har også gratis kunnet rekvirere den sammenfattende rapport hos Schultz Distribution.

Rapporterne er sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v. Husstande i både det vestlige og det østlige undersøgelsesområde har modtaget et orienteringsbrev om den offentlige høring.

VVM-redegørelsen blev sendt til Transportministeriet den 11. juli 2011 med henblik på Transportministeriets fremsendelse af VVM-redegørelsen til Folketingets Trafikudvalg.

Der har i høringsperioden været afholdt et borgermøde i Aalborghallen den 18. august 2011.

Der er i høringsperioden modtaget ca. 1.500 hørings svar, heraf 20 fra offentlige myndigheder og 33 fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder. De resterende hørings svar er fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.). Blandt hørings svarene fra borgere er der hørings svar med underskrifts lister. Hørings svarene fra borgerne (grundejerforeninger, underskrifts lister og husstande) omfatter således flere tusinde borgere omkring de vestlige og det østlige forslag. Afsnit 3 indeholder et resumé af henvendelserne.

2. Kort beskrivelse af VVM-redegørelsens forslag til en 3. Limfjordsforbindelse

I VVM-redegørelsen konsekvensvurderes 3 linjeførings forslag, jf. figur 2.1 på næste side:

- 2 forslag til en vestlig motorvejsforbindelse – benævnt *Egholmlinjen* og *Lindholmlinjen*.
- Et forslag til udbygning af E45 samt en ny paralleltunnel – benævnt *Østforbindelsen*.

Kort beskrivelse af forslagene til en 3. Limfjordsforbindelse:

2.1 Egholmlinjen

Egholmlinjen er ny ca. 20 km lang 4-sporet motorvej vest om Aalborg. Motorvejen grener fra E45 syd for Dall Villaby og løber sammen med E39 syd for Vestbjerg. Motorvejen føres i tunnel under Limfjordens sydlige løb, på en lav dæmning henover den østlige del af Egholm, og på en lavbro over Nørredyb.

Syd for Limfjorden forløber motorvejen overvejende i terræn eller under terræn. Nord for Limfjorden anlægges motorvejen på en høj dæmning mellem Thistedvej og Høvejen. Nord herfor forløber motorvejen i terræn eller lidt under terræn.

Der etableres nordvendte forbindelsesramper mellem Egholmlinjen og E45 ved Dall, og syd for Vestbjerg går Egholmlinjen over i E39, idet de eksisterende sydgående spor på E39 forlægges mod syd og føres over Egholmlinjen. Det etableres fuldt tilslutningsanlæg ved Hobrovej, ved Ny Nibevej, ved Nørholmsvej, ved Thistedvej/Ny Lufthavnsvej og ved Høvejen.

Den skilte hastighed forudsættes at blive 110 km/t, dog 90 km/t igennem tunnelen.

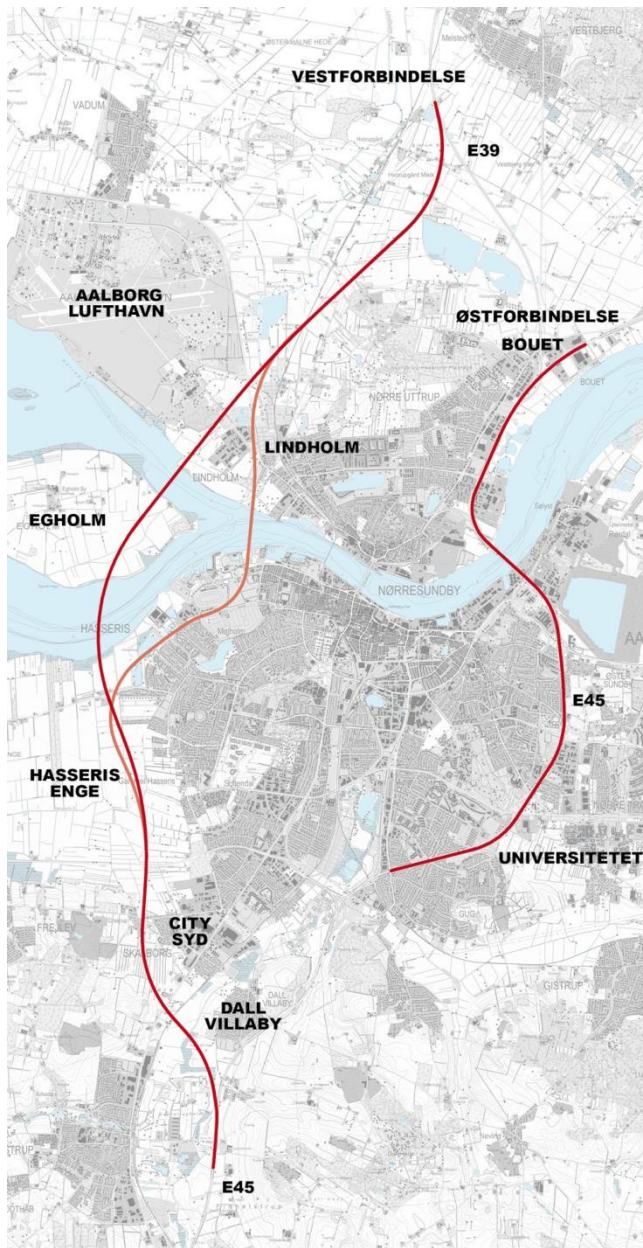
Der opsættes støjskærme langs vejanlægget på strækningen gennem Drastrup, på en strækning syd for Nørholmsvej samt ved Lindholm Campingplads, i alt 2,4 km støjskærme.

Tilvalgsmuligheder til Egholmlinjen

Der er skitseret følgende tilvalgsmuligheder:

- Underføring under motorvejen for en dobbeltsporet jernbane til Aalborg Lufthavn (flere linjeføringer for jernbanen, jf. kapitel 4)
- Lavbro over Nørredyb for lokaltrafik til Egholm





Figur 2.1: De 3 forslag til en 3. Limfjordsforbindelse

2.2 Lindholmlinjen

Lindholmlinjen er ny ca. 20 km lang 4-sporet motorvej vest om Aalborg. Motorvejen grener fra E45 syd for Dall Villaby og løber sammen med E39 syd for Vestbjerg. Motorvejen er sammenfaldende med Egholmlinjen på den sydlige del (syd for Nørholmsvej) og på den nordligste del (nord for Høvejen). Motorvejen ind gennem Vestbyen langs Mølholmvej/Annebergvej og føres i tunnel under Limfjorden.

Syd for Limfjorden forløber motorvejen overvejende i terræn eller under terræn. På strækningen ind gennem Vestbyen anlægges motorvejen i en nedgravet rampe med lodrette sider. Nord for

Limfjorden anlægges motorvejen på en høj dæmning mellem Thistedvej og Høvejen. Nord herfor forløber motorvejen i terræn eller lidt under terræn.

Der etableres nordvendte forbindelsesramper mellem Lindholmlinjen og E45 ved Dall, og syd for Vestbjerg går Lindholmlinjen over i E39 (helt som for Egholmlinjen). Det etableres fuldt tilslutningsanlæg ved Hobrovej, ved Ny Nibevej, ved Nørholmsvej, ved Annebergvej/Vestre Kærvej, ved Ny Lufthavnsvej og ved Høvejen. Der etableres et halvt tilslutningsanlæg med sydvendte ramper ved Thistedvej.

Den skiltede hastighed forudsættes at blive 110 km/t, dog 90 km/t ind gennem Vestbyen og igennem tunnelen.

Der opsættes støjskærme langs vejanlægget på strækningen gennem Drastrup, på en strækning fra syd for Nørholmsvej til væddeløbsbanen samt fra Limfjorden til nord for kolonihaveområdet øst for motorvejen, i alt 7,4 km støjskærme.

Tilvalgsmuligheder til Lindholmlinjen

Der er skitseret følgende tilvalgsmulighed:

- Underføring under motorvejen for en dobbeltsporet jernbane til Aalborg Lufthavn (flere linjeføringer for jernbanen, jf. kapitel 4)

2.3 Udbygning af E45 og en ny paralleltunnel – benævnt Østforbindelsen

Syd for Limfjorden udbygges motorvej E45 fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Sønderbro Indføringen og Kridtsvinget. Der etableres en ny paralleltunnel med 2x3 spor ca. 60 m øst for den eksisterende Limfjordstunnel. Nord for Limfjorden udbygges E45 fra 6 til 8 spor mellem Nørresundbygrenen og Motorvejskryds Vendsyssel.

I alt udbygges E45 på en ca. 11 km lang strækning.

De udbyggede motorvejsstrækninger er beliggende i samme niveau som den eksisterende motorvej.

De eksisterende tilslutningsanlæg opretholdes og tilpasses til den udbyggede motorvej. Der sker væsentlige ombygninger af Kridtsvinget og Nørresundbygrenen.

Den skiltede hastighed forudsættes at blive 110 km/t, dog 90 km/t igennem tunnelerne og på strækningen mellem Øster Uttrup Vej og Nørresundbygrenen.

De eksisterende støjskærme langs E45 genopsættes i nødvendigt omfang efter vejudbygningen. Derudover opsættes i alt 4,2 km nye støjskærme.

Tilvalgsmuligheder til Østforbindelsen

Der er ikke skitseret nogen tilvalgsmuligheder til Østforbindelsen.

2.4 Undersøgte alternativer

Som led i VVM-undersøgelsen er der vurderet følgende alternative forslag:



- Et 0+ scenarie – med ombygning/ændring af rampetilslutninger og rampekryds for at gøre den eksisterende infrastruktur så robust som muligt, men uden at udbygge kapaciteten over Limfjorden.
- Et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik.
- En længere tunnel i Egholmlinjen.
- En længere overdækning af tunnelen i Lindholmlinjen.
- Vestlig fjordkrydsning etableret som boret tunnel.

Hverken 0+ eller K+ alternativerne vurderes at kunne afhjælpe behovet for mere kapacitet på tværs af Limfjorden. De 3 alternativer med anden udformning af tunnelanlæggene er fravalgt, primært af økonomiske årsager.

3. Høringssvar

3.1 Generelle bemærkninger

Vejdirektoratet har efter den offentlige høring af VVM-redegørelsen fra den 27. juni til den 31. august 2011 udarbejdet et høringsnotat, dateret januar 2012, med en oversigt over de modtagne høringsvar, et resumé af høringsvarene og Vejdirektoratets bemærkninger i tilknytning hertil. Høringsnotatet indeholder desuden en oversigt over modtagere af VVM-redegørelsen samt et referat af borgermødet i Aalborghallen den 18. august 2011.

I det følgende redegøres for hovedindholdet i de høringsvar, Vejdirektoratet har modtaget i den offentlige høring.

3.2 Høringssvar fra kommunale, regionale og statslige myndigheder

Aalborg Kommune

Der er fra Aalborg Byråd modtaget en udtalelse til VVM-redegørelsen. Et flertal i Byrådet (18 ud af 31) går ind for Egholmlinjen. Et mindretal (13 ud af 31) går ind for en østlig udbygning med en ny paralleltunnel, evt. et alternativt forslag med et ekstra rør og 3 vognbaner. Ingen i Byrådet går ind for Lindholmlinjen.

Byrådet mener, at Vejdirektoratet bør indregne tilvalg af en lavbro over Nørredyb til lokaltrafik til Egholm i projektøkonomien.

Byrådet nævner endvidere, at tilslutningsanlæggene i en vestlig forbindelse skal udformes med hensyntagen til transport af møllevinger.

Som bilag til Byrådets udtalelse er vedlagt bemærkninger fra Forsyningsudvalget vedrørende hensyntagen til områder med særlige drikkevandsinteresser. Vejdirektoratet har kommenteret bemærkningerne, primært med henvisning til vurderingerne i rapport 380 Miljøvurdering.

Aalborg Kommune har endvidere meddelt, at Vejdirektoratet kan forvente at få de nødvendige tilladelser og dispensationer på nærmere anførte vilkår i forhold til den lovgivning og planlægning, hvor Aalborg Kommune er myndighed.



Vesthimmerlands Kommune

Tilkendegiver, at der ønskes en vestlig forbindelse over Egholm.

Hjørring Kommune

Et flertal i Byrådet anbefaler en vestlig linjeføring.

Jammerbugt Kommune

Anbefaler at etablere Egholmlinjen. Et mindretal foreslår at udbygge den eksisterende, østlige forbindelse.

Mariagerfjord Kommune

Anbefaler at etablere en 3. Limfjordsforbindelse som en vestlig forbindelse.

Brønderslev Kommune

Anbefaler at etablere en 3. Limfjordsforbindelse som Egholmlinjen. Et mindretal støtter en østlig forbindelse.

Kommunekontaktrådet for Nordjylland

Mener, at Egholmlinjen bedst tilgodeser udviklingen i regionen og sammenbindingen af regionen på tværs af Limfjorden.

Region Nordjylland

Et flertal i Regionsrådet (29 ud af 35) anbefaler en vestlig linjeføring over Egholm, mens et mindretal (5 ud af 35) anbefaler en østlig forbindelse. Et enkelt medlem peger på Lindholmlinjen.

Limfjordsrådet

Limfjordsrådet har fremsendt bemærkninger om påvirkninger af Limfjorden og de i VVM-redegørelsen foreslåede afværgeforanstaltninger.

Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen gør opmærksom på hindringsbegrænsende planer for Aalborg Lufthavn, gældende både for anlægs- og driftsfasen.

Kystdirektoratet

Kystdirektoratet har fremsendt bemærkninger vedrørende strømnings- og sedimentationforhold samt opfyldning syd for Egholm og klimasikring i Limfjordsområdet. Kystdirektoratet deltager gerne i fastlæggelse af et overvågningsprogram for anlægsaktiviteter i Limfjorden.

Nordjyllands Politi

Har ingen bemærkninger til undersøgelsen.

Aalborg Stift

Aalborg Stift har fremsendt bemærkninger om vejforslagenes påvirkninger på Dall, Frejlev, Vadium og Rørdal kirker.

Aalborg Stift vurderer, at Dall Kirke vil blive voldsomt påvirket af de vestlige linjeføringer, mens påvirkningen af de øvrige tre kirker vurderes at være uvæsentlig. Aalborg Stift foreslår, at det



planlagte krydspunkt for vejanlægget flyttes mod syd, hvorved generne for Dall Kirke ville blive minimeret. En sådan ændring anbefales ligeledes af Den Kongelige Bygningsinspektør.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke - med reference til en aftale fra 2006 mellem Aalborg Stift og Nordjyllands Amt - at det i VVM-redegørelsen er forudsat, at indsigten til kirken skal bevares, og at den direkte udsigt til trafikken på E45 fra kirkegården skal mindskes. Den detaljerede terræn-udformning og beplantning vil blive aftalt med de kirkelige myndigheder og Aalborg Kommune i den efterfølgende projektfase.

Aalborg Forsyning, Vand

Har fremsendt bemærkninger vedr. mulige konflikter mellem en 3. Limfjordsforbindelse og kildepladser, områder med særlige drikkevandsinteresser og kildepladszoner samt grundvandsbeskyttelse generelt. Vejdirektoratet har henvist til kommentarerne til Forsyningsudvalget bemærkninger om samme emner (bilag til Aalborg Byråds udtalelse, se ovenfor).

Aalborg Forsyning, Kloak

Bemærker, at Renseanlæg Vest og afløbssystemet vil blive påvirket i større eller mindre grad ved etablering af en 3. Limfjordsforbindelse. Vejdirektoratet følger op, når der er truffet beslutning om valg af løsning m.v.

Aalborg Havn A/S

Har en række bemærkninger om havnerelaterede funktioner, som i større eller mindre grad kan blive berørt af en 3. Limfjordsforbindelse. Vejdirektoratet har noteret bemærkningerne fra Aalborg Havn A/S og i den sammenhæng anført, at aftaler om indgrebenes omfang og erstatning herfor besluttet af Ekspropriationskommissionen.

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste

Bemærker, at Egholmlinjen vil berøre det køretekniske anlæg på Lufthavnsvej. Ingen bemærkninger til de øvrige forslag.

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab har fremsendt en række bemærkningerne om konsekvenser for den kollektive trafik af en 3. Limfjordsforbindelse. Anbefaler at medtage et kollektivt tracé over Limfjordsbroen. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at det ligger uden for VVM-undersøgelsens rammer at medtage et kollektivt tracé over Limfjordsbroen.

Aalborg Historiske Museum

Har fremsendt de samme oplysninger om arkæologi og fortidsminder m.m., som Vejdirektoratet tidligere har anvendt som grundlag for udarbejdelse af VVM-redegørelsen.

Aalborg Vestre Provsti

Aalborg Vestre Provsti har fremsendt bemærkninger om vejforslagernes påvirkninger på Dall Kirke, der er en landsbykirke med sit eget præg, der ikke må "kompromitteres" som følge af ny vejføring. Dall Kirke vurderes at blive voldsomt påvirket af de vestlige linjeføringer. Aalborg Vestre Provsti foreslår, at det planlagte krydspunkt for vejanlægget flyttes mod syd, hvorved generne for Dall Kirke vil blive minimeret.



Hvis den i VVM-redegørelsen viste løsning for en vestforbindelse realiseres, opfordrer Aalborg Vestre Provsti til, at der etableres relevant støjafskærmning der både kan løse de øgede støjgerner og samtidig udføres på en sådan måde, at udformningen kan matche den arkitektur der kendetegner Dall Kirke med tilhørende uderum.

Vejdirektoratet skal henvise til de bemærkninger, der er givet til ovenstående høringssvar fra Aalborg Stift.

3.3 Høringssvar fra interesseorganisationer, virksomheder og foreninger m.v.

Borgerbevægelsen mod en motorvej mellem Aalborg Vest og Nørresundby

Borgerbevægelsen har afleveret et samlet høringssvar på 34 sider, en medlemsliste, 1737 underskrifter mod begge de vestlige forslag samt en DVD og print af Trafik Webcam i uge 34 i 2011.

Borgerbevægelsen har oprettet en hjemmeside med 6 forskellige muligheder for at sende "standard" høringssvar til Vejdirektoratet. I afsnit 3.4 er nærmere omtalt de høringssvar, Vejdirektoratet har modtaget på denne vis.

Borgerbevægelsen konkluderer vedrørende de vestlige forslag, at forslagernes virkning på befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt den arkitektoniske og arkæologiske kulturarv og de afledte socioøkonomiske effekter er uacceptable, og at de vestlige forslag ikke kan udformes, så deres virkninger på miljøet minimeres i tilstrækkeligt omfang. Desuden anføres at borgerne ikke er blevet involveret i beslutningsprocessen i en grad, der opfylder VVM-reglernes høringskrav set i forhold til de vestlige forslags indgribende karakter.

Borgerbevægelsen konkluderer, at det østlige forslags påvirkning af befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt kulturarv er beskedne, og at det er muligt at udpege foranstaltninger, der kompenserer for anlæggets negative virkninger på mennesker og miljø. Desuden anføres, at kritikken i forhold til borgerinddragelse også gælder for det østlige forslag, men her opvejes af, at det østlige forslag som en udbygning af en eksisterende motorvej er af mindre indgribende karakter.

Borgerbevægelsen foreslår, at der som alternativ til de i VVM-redegørelsen beskrevne forslag vurderes en såkaldt "kombiløsning", bestående af en udbygning af E45 svarende til Østløsningen, eller som i forslaget fra gruppen bag "Den Bedste Vej", en frakørsel fra E45/E39 til Lufthavnen som i vestløsningerne, og en frakørsel til City Syd fra E45, som i Vestløsningerne.

Borgerbevægelsen foreslår endvidere, at "kombiløsningen" på sigt kan kombineres med en ringvej, udformet som almindelig landevej langs Aalborg Vest, placeret i god afstand fra de nuværende bebyggelser.

I Borgerbevægelsens høringssvar fremføres en række synspunkter om både de vestlige og det østlige forslag til en 3. Limfjordsforbindelse, og der fremsættes en række spørgsmål til Vejdirektoratet, herunder:

- Om de trafikale forudsætninger i VVM-redegørelsen i relation til den observerede trafik.



- Begrundelse for, at en ekstra bus/letbanebro anses for urealistisk i relation til K+ alternativet.
- Vurdering af, hvorledes regionen sikres den trafikalt set bedste løsning, hvilke dele af regionen, der tilgodeses mest ved de forskellige forslag, samt forventet antal indbyggere fra disse dele af regionen, der antages at have gavn af hver af de tre linjeføringer.
- Hvorfor undersøgelsen kun indeholder tilvalgsløsninger for vestløsningerne?
- Kan en tilvalgsløsning i form af tilkørselsadgange til City Syd og til Aalborg Lufthavn være relevant at belyse ved sammenligning af forslagene?
- Betyder de konstaterede trafikafviklingsproblemer i og omkring Limfjordstunnelen, at tunnelen under alle omstændigheder skal udvides, og er anlægsudgifterne hertil indregnet?
- Hvor mange underskrifter blev indsamlet mod de vestlige løsninger i 2006, og hvilken karakter havde disse indsigelser?
- Hvordan indgår flaskehalsproblemer på vest-østgående veje i vurderingsgrundlaget?
- Hvilke merudgifter forventes der at være forbundet med sikring af skoleveje, såfremt der etableres en vestlig forbindelse?
- Hvor mange borgere benytter en lang række nærmere specificerede fritidstilbud, og hvad vil det koste at omplacere foreningerne indenfor overskuelig afstand fra lokalområdet?
- Hvordan kan det konkluderes, at alle 3 løsningsforslag vil medføre en reduktion i antallet af støjbelastede boliger?
- Der er mangler i datagrundlaget for så vidt angår natur og dyreliv – der mangler oplysninger om flagermus og strandtudser i området omkring Mølholm, Kridtgraven og Hasseris Enge.
- Påvirkning af ejendomsværdien, hvor udsigt og adgangsforhold ændres som følge af de vestlige linjer.
- Sundhedsmæssige gener bl.a. vedrørende støj og emissioner ønskes belyst af videnskabeligt kvalificerede på området.
- Der ønskes foretaget en ny undersøgelse og vurdering af friluftslivet i området.
- Spørgsmål om indfrielse af Naturbeskyttelseslovens formål, stk. 2, pkt. 3 om befolkningens adgang og ophold i natur og fritidsliv i forbindelse med de foreslåede vestlige motorvejsløsninger.

Vejdirektoratet har noteret Borgerbevægelsens synspunkter og spørgsmål og kommenteret dem i høringsnotatet.

Foreningen 'Den Bedste Vej'

En gruppe borgere har stiftet foreningen "Den Bedste Vej". Foreningens høringssvar har 3 hovedemner:

- Høringsperiodens længde og placering i sommerferieperioden. Foreningen mener, at høringsperioden burde forlænges med mindst 3 eller 4 uger, når den lovpligtige periode på 8 uger omfatter feriemåned juli. I den aktuelle VVM-undersøgelse er høringsperioden forlænget med 1½ uge.
- Der er efter foreningens opfattelse væsentlige mangler i VVM-undersøgelsen, herunder at der savnes dokumentation i VVM-redegørelsen for, at udviklingsmulighederne for regionen som helhed bedst sikres med en vestlig linjeføring. Foreningen påstår på den baggrund, at VVM-redegørelsen ikke opfylder formkravene i lovekendtgørelse nr. 1510 om VVM-redegørelser, og at VVM-redegørelsen derfor ikke kan betragtes som et fyldestgørende og retsgyldigt grundlag for en folketingsbeslutning om den konkrete linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse. Foreningen anser det endvidere for en væsentlig mangel, at



der ikke er redegjort for årsagerne til, at anlægsoverslaget for en østlig forbindelse med en paralleltunnel i VVM-redegørelsen vurderes at være 5,4 mia. kr., mens overslaget for en østlig forbindelse i amtets VVM-redegørelse i 2006 blev opgjort til 1,8 mia. kr.

- VVM-redegørelsen bør suppleres med en alternativ østlig løsning – forslaget ”Den Bedste Vej”.

Vejdirektoratet har noteret foreningens synspunkter og kommenteret dem i høringsnotatet.

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 tunnelløsningerne 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 be-



hov 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, hvilket næppe vil være acceptabelt.

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 derfor ikke anbefale, at forslaget "Den Bedste Vej" indgår i de videre overvejelser om en 3. Limfjordsforbindelse.

Skipper Samrådet

Skipper Samrådet mener, at Aalborg for at få plads til den interne trafik i byen har akut behov for en ny fjordforbindelse, der kan lede den gennemgående trafik uden om byen.

Skipper Samrådet opfordrer politikerne til at støtte en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Business Danmark

Business Danmark, der er brancheforening for sælgere og marketingfolk, peger på, at en 3. Limfjordsforbindelse skal være Egholmlinjen. Denne linjeføring vil gøre trafikken mindre sårbar ved uheld eller vedligeholdelse på E45 og i Limfjordstunnelen, og give en væsentlig bedre trafikbetjening af City Syd.

Business Danmark kan ikke gå ind for Lindholmlinjen, fordi den vil ødelægge for meget bymiljø, og heller ikke Østforbindelsen da denne fortsat vil være følsom over for uheld på E45.

Business Danmark forslår som supplement til Egholmlinjen indført roadpricing og differentierede P-afgifter for at forbedre trafikforholdene i Aalborg by.

Samtank A/S

Samtank A/S, der er et benzin- og olielagerselskab med tankanlæg i Aalborg Havn, finder Østforbindelsen uacceptabel, da det vil betyde, at virksomheden skal flytte.

Den nuværende placering sammen med de øvrige olieselskaber giver en lang række fordele, som vil gå tabt, da de øvrige selskaber ikke umiddelbart berøres af Østforbindelsen. Endvidere vil det blive vanskeligt at finde en anden placering tæt på et kajanlæg.

NOAH-Trafik

NOAH-Trafik anfører, at der i dag er fine vejforbindelser over Limfjorden ved Aalborg med i alt 10 kørebaner og kun et jernbanespor. Hvis der bygges en ny motorvej, vil der blive 14 kørespor og fortsat kun en enkeltsporet jernbane – og til sammenligning nævnes, at en dobbeltsporet jernbane har en kapacitet svarende til 32 vejbaner.



Med henvisning til VVM-redegørelsen peger NOAH-Trafik på de negative konsekvenser af en 3. Limfjordsforbindelse på landskab og jordbund, kulturmiljøet, friluftslivet, grundvandet, støj under anlæg, vibrationer, CO₂-udslip, lys, råstoffer og affald.

NOAH-Trafik anfører, at en udbygning af den kollektive trafik med øget tog- og busdrift er et oplagt alternativ.

NOAH-Trafik konkluderer, at VVM-redegørelsen ikke er brugbar, idet den mangler seriøse undersøgelser, der viser mulighederne for en mere miljøvenlig trafikudvikling med hovedvægten på let trafik og kollektive transportmidler.

Enhedslisten Aalborg

Enhedslisten anfører, at etablering af en 3. Limfjordsforbindelse er unødvendig og uhensigtsmæssig, at de 2 vestlige forslag er mest problematiske og at der ikke findes nogen dokumentation for, at en vestlig forbindelse sikrer regionen som helhed de bedste udviklingsmuligheder.

Enhedslisten anfører en række bemærkninger om den i VVM-redegørelsen forudsatte vækst i trafikken og om de beregnede CO₂-emissioner.

Enhedslisten påpeger videre, at en vestlig forbindelse vil føre til en markant forringelse i landskabet, påvirke de særligt værdifulde kyster rundt om Egholm, samt hele Egholm og fjordområdet.

Lindholmlinjen vil efter Enhedslistens opfattelse bryde de bymæssige sammenhænge til Limfjorden i byens vestlige del.

Enhedslisten anfører, at de negative konsekvenser af en vestlig forbindelse kan undgås, hvis man satser på en udbygning af den kollektive trafik.

Derudover peger Enhedslisten på de i VVM-redegørelsen beskrevne negative effekter for kulturmiljøet, friluftslivet, grundvandet samt luftforurening og trafikstøj.

Friluftsrådet

Friluftsrådet peger på Østforbindelsen med en paralleltunnel som den mest hensigtsmæssige løsning. Vestforbindelserne er mindre skånsomme, påvirker miljøet og de rekreative områder, og de vestlige linjer vil have en barriereeffekt for mennesker og dyr, selv om der kompenseres med stiunderføringer, faunapassager og erstatningsbiotoper.

Friluftsrådet efterlyser en værdiansættelse af tabet af rekreative værdier i de samfundsmæssige beregninger.

SF's byrådsmedlemmer i Nordjylland

SF's byrådsmedlemmer i Nordjylland peger på en østlig løsning med ét tunnelrør og henviser til det forslag, som er stillet af foreningen "Den Bedste Vej".

SF's byrådsmedlemmer i Nordjylland tager afstand fra en vestlig forbindelse og begrundet det bl.a. negative påvirkninger på de store rekreative områder vest for Aalborg samt ved forslagernes



barrierevirkning. Især linjeføringen over Egholm vil have store negative konsekvenser for beskyttet flora og fauna.

SF's byrådsmedlemmer i Nordjylland peger desuden på, at der i de samfundsøkonomiske beregninger mangler en prisansættelse af svært målbare værdier såsom tab af miljø og rekreative områder m.v. hvorved vestforbindelserne samfundsøkonomisk bliver de bedste.

Dansk Cyklist Forbunds afdeling i Aalborg

Dansk Cyklist Forbund mener, at Aalborgområdet sagtens kan få en fremtid uden myldretidstrafik også uden en 3. Limfjordsforbindelse, idet fremtidens arbejdsmarked sandsynligvis bliver meget mere fleksibelt uden faste arbejdstider og arbejdssteder. Dette vil betyde mindre trængsel på vejene.

Dansk Cyklist Forbund bemærker endvidere, at en ny Limfjordsforbindelse er i strid med The Aalborg Commitments, der udtrykker et politisk mål om at reducere motoriseret privat transport og øge andelen af rejser med offentlige transportmidler, til fods og på cykel.

Danmarks Socialdemokratiske Ungdom i Aalborg Kommune

Danmarks Socialdemokratiske Ungdom (DSU) i Aalborg Kommune anbefaler Egholmlinjen, da det vurderes at være den mest fornuftige løsning for Nordjylland. DSU peger på, at Egholmlinjen bør flyttes længere mod vest, hvor den passerer Hasseris. Man bør samtidig sikre Aalborgs udvikling mod vest, med mulighed for ud i fremtiden at etablere flere stier, bustraceer mv.

DSU anbefaler, at man ved et evt. valg af en østlig forbindelse aflaster trafikken i Aalborg bymidte ved at etablere intelligent trafikstyring på motorvejen, og at man gør hvad man kan for at dæmpe støjen fra motorvejen ved boligområderne. Det bør undersøges om en østlig forbindelse kan reduceres til kun at omfatte et tunnelrør. Endvidere opfordres til, ved en østlig løsning, at etablere flere passagerer over motorvejen og mulighed for, at cyklister og fodgængere kan krydse fjorden i en af tunnelerne.

DSU fraråder valg af Lindholmløsningen.

DUI LEG OG VIRKE – Aalborg afdeling

DUI LEG OG VIRKE Aalborg afdeling er imod en ny østlig forbindelse over Limfjorden, idet det vil øge trafikken betydeligt på Østre Allé, der allerede i dag er hårdt belastet af tung trafik. I stedet anbefales at vælge Vestforbindelsen over Egholm, idet en sådan løsning ikke får negativ betydning for så mange mennesker, som tilfældet er med Østforbindelsen.

Danmarks Naturfredningsafdeling Aalborg

Danmarks Naturfredningsforening Aalborg mener at Egholm er guld værd. De mange naturværdier, der findes på Egholm og deres betydning for helbredet hos egnens beboere fremhæves. Foreningen nævner den positive effekt, gode naturoplevelser kan have på folks helbred, og at de forebygger stressrelaterede sygdomme. Naturen på Egholm skal genoprettes og plejes, og en motorvej over øen er uønsket.

Sundby-Hvorup Boligselskab



Sundby-Hvorup Boligselskab gør indsigelse mod en østlig forbindelse og begrundet det med, at det vil betyde en væsentlig forøgelse af støjgener og luftforurening for boligselskabets ca. 700 lejligheder i området.

Boligselskabet peger i stedet på en vestlig linjeføring over Egholm, idet en sådan linje vil aflaste E45, Thistedvej og Forbindelsesvejen og dermed reducere støjen for ca. 1.000 beboere i boligselskabets ejendomme.

SF-Aalborgs miljøgruppe

SF-Aalborgs miljøgruppe kan ikke gå ind for Egholmlinjen og henviser i stedet til den østlige løsning som beskrevet i "Den Bedste Vej".

Sportsrideklubben Aalborg og Omegn

Sportsrideklubben Aalborg og Omegns stalde og øvrige faciliteter er beliggende på Annebergvej. Sportsrideklubben gør indsigelse mod en vestlig linjeføring.

Egholms Venner

Egholms Venner (EV) har fremsendt 8 hørings svar med bemærkninger og spørgsmål til VVM-redegørelsen for en 3. Limfjordsforbindelse. Derudover ca. 5.700 underskrifter mod en vestlig forbindelse over Egholm, indsamlet i forbindelse med amtets høring tilbage i 2006.

Overordnet er EV modstandere af en vestlig linjeføring, men fokuserer i bemærkningerne primært på Egholmlinjen. EV peger på en østlig linjeføring og anbefaler forslaget "Den Bedste Vej".

EV stiller spørgsmålstegn ved det lovlige i at anlægge en motorvej gennem Østerådalen og over Egholm med henvisning til, at linjeføringen går gennem områder beskyttet af Naturbeskyttelseslovens §3, særligt beskyttede landskaber, udpegede rekreative områder, områder med arter beskyttet i henhold til Habitatdirektivets Bilag IV og områder med særlige drikkevandsinteresser. EV peger videre på risikoen for påvirkninger ind i Natura 2000-området vest for Egholm. Spørgsmålet om lovligheden af en linjeføring over Egholm sættes i relation til, at der findes et østligt alternativ med mindre negative effekter på natur og landskab.

EV stiller spørgsmålstegn ved effekten af de i VVM-redegørelsen beskrevne afværgeforanstaltninger og giver udtryk for, at den bedste afværgeforanstaltning er at etablere en østlig linjeføring.

Foreningen Søholdt

Foreningen Søholdt ønsker ikke en motorvej over Egholm grundet støjgener og at det vil være et markant indgreb både i Aalborgs vestlige naturområder og på Egholm.

Foreningen Søholdt peger i stedet på Østforbindelsen som et udmærket alternativ.

85 forskere og ansatte ved Institut for Planlægning på Aalborg Universitet

I hørings svaret anføres 7 indsigelser mod udgangspunktet og især udeladelser i den foreliggende VVM-redegørelse:

- De overordnede trafikpolitiske mål i Aalborg ignoreres.



VVM-redegørelsen tager ikke hensyn til det overordnede princip i "Aftale om en grøn transportpolitik" om at det meste af trafikvæksten skal løftes af den kollektive trafik, eller til aftaler indgået af Aalborg Kommune om at forøge andelen af rejser med kollektiv trafik, cykel eller til fods.

- Alternative løsninger såsom letbaner og bedre regionalbaner er ikke undersøgt. VVM-redegørelsen forholder sig ikke til reduktion af behov for bilkørsel gennem f.eks. kørselsafgifter, parkeringsrestriktioner, byplanlægning, samkørsel, bedre kollektiv trafik og mere cykeltrafik som alternativ til vejudbygning.
- Der gives et forvrænget billede af trafikrelaterede miljø-, energi- og klimakonsekvenser. Det anføres, at de foreslåede motorvejsudbygningers trafikskabende virkning og deres miljømæssige konsekvenser næsten helt ignoreres, og det anføres, at der bør regnes med væsentligt større trafikspring end forudsat. Trafikspringet foreslås at være ca. halvdelen af forøgelsen af vejkapaciteten, svarende til 12-20 % på kort sigt og 20-40 % på lang sigt.
- Der mangler omtale af usikkerhed vedr. trafikprognoser og effekter af alternativer. VVM-redegørelsen forholder sig ikke tilstrækkeligt til usikkerheden i vurderingerne, og specielt til usikkerheden i vurderingen af virkningen af et motorvejsbyggeri i forhold til ikke at gøre noget.
- Aalborgs by- og naturmæssige kvaliteter ignoreres. Udsigten over Aalborg fra den jyske højderyg og udsigten fra Aalborg over Limfjorden og Egholm er meget vigtig for byens identitet, og dette er ignoreret i VVM-redegørelsen.
- Der sikres ikke lige mobilitet for alle – samfundets svageste overses. Der tages i VVM-redegørelsen ikke tilstrækkeligt hensyn til kommunens forpligtelser til at arbejde for bedre mobilitet for alle, herunder handicappede, ældre og studerende.
- De langsigtede konsekvenser undersøges ikke, og VVM'en og høringen er et mangelfuldt grundlag for borgerdeltagelse.
Det er problematisk, at høringsfasen ligger henover sommerferien, og at VVM-redegørelsen kun handler om valg mellem 3 vejløsninger i stedet for en diskussion af kvalitativt forskellige udviklingsveje og en analyse af kvalitativt forskellige alternativer, som grundlag for en demokratisk debat.

Vestbjerg Samråd

Vestbjerg Samråd anbefaler en af de vestlige løsninger, da de vil reducere den tværgående trafik nord for Nørresundby samtidig med, at den vil give beboerne i Vestbjerg bedre adgang til Aalborg Lufthavn.

Akademisk Arkitektforenings Nordjyllandsafdeling

Akademisk Arkitektforenings Nordjyllandsafdeling anbefaler en østlig Limfjordsforbindelse.

Det betegnes som en alvorlig mangel i VVM-redegørelsen, at det ikke er dokumenteret, at en vestlig forbindelse er bedre for udviklingen i Nordjylland end Østforbindelsen, og det bemærkes, at VVM-redegørelsen ikke forholder sig til øvrige byplanmæssige konsekvenser af de tre linjeføringer og deres mulige betydning for byudviklingen.

Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Aalborg Kommune

Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Aalborg Kommune gør indsigelse mod de to vestlige løsninger i VVM-redegørelsen. Begge løsninger har så alvorlige og permanente konsekven-



ser for kulturlandskabet og dets indhold af kulturarv, at foreningen helt må tage afstand fra, at de gennemføres.

Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Naturfredningsforening (DN) understreger, at det er vigtigt at sikre naturværdier og rekreative værdier i området ved at friholde området for påvirkning fra større infrastrukturanlæg. Begge forslag til vestlige forbindelser vil få stor betydning for de eksisterende naturværdier og rekreative værdier i og omkring Østerådalen, Hasseris Enge, Mølholm, Egholm, Lindholm Å og Fjordparken. Forslaget med Østforbindelsen har væsentligt mindre påvirkninger af områder med stor naturværdi og rekreativ værdi.

DN peger på en række potentielt negative effekter på natur og landskab som følge af en vestlig linjeføring, herunder barriereeffekt, rekreative forbindelser og værdier, visuelle forstyrrelser af et sårbart kystlandskab, værdifuld natur, økologiske forbindelser, lavbundsområder, strandenge, ådale, §3-beskyttede områder, habitatområder og påvirkning af bilag IV-arter som strandtudse og spidssnudet frø samt arter beskyttet iht. fuglebeskyttelsesdirektivet, herunder lysbuget knortegås og mosehornugle. DN er enig i etablering af erstatningsbiotoper i forholdet 1:2, men peger på den lange etableringsperiode for overdrev.

DN konkluderer, at en østlig forbindelse med intelligent trafikstyring og vendbare vognbaner (som i forslaget "Den Bedste Vej") er at foretrække frem for en vestlig forbindelse.

Visit Nordjylland

Turismeorganisationen VisitNordjylland anbefaler Egholmlinjen, da god infrastruktur og i denne forbindelse gode vejanlæg er en væsentlig forudsætning for udvikling af nordjysk turisme.

Dansk Industri

Dansk Industri (DI) peger på en række forhold, der kun i begrænset omfang er belyst i VVM-redegørelsen for en 3. Limfjordsforbindelse, herunder at konsekvenserne for erhvervslivet i højere grad burde belyses.

DI peger på, at den østlige linjeføring rummer en række problematiske forhold, herunder ekspropriation af tankanlæg på Aalborg Havn.

DI mener, at der bør gennemføres en OPP-egnhedsanalyse af en 3. Limfjordsforbindelse.

Endeligt gør DI opmærksom på, at der kan være mulighed for at få EU-tilskud til projektet ved at koble det sammen med de store udviklingsplaner for havnene i Frederikshavn og Hirtshals.

Venstre i Aalborg Midtby

Venstre i Aalborg Midtby går ind for linjeføringen over Egholm, da denne forbindelse vil medføre den bedste trafikafvikling, herunder størst aflastning af den eksisterende tunnel, og samtidig vil den flytte mest trafik ud fra Aalborg midtby. Egholmlinjen vil endvidere give den bedste forbindelse til lufthavnen og til Hirtshals, hvor der sker en hastig udvikling af færgeforbindelser til Norge.



Venstre i Aalborg Midtby anbefaler endvidere, at linjeføringen ved Dall flyttes længere væk fra Dall, samt at linjeføringen fra Ny Nibevej til Nørholmsvej flyttes længere mod vest af hensyn til beboerne i området.

Venstre i Aalborg Midtby mener ikke, at Lindholmlinjen er en mulighed.

Aalborg Vest Samråd

Aalborg Vest Samråd gør indsigelse mod de vestlige linjeføringer og begrunder det bl.a. med de miljømæssige og trafikale konsekvenser for det vestlige Aalborg.

Aalborg Vest Samråd peger videre på, at et motorvejsanlæg over Egholm vil medføre en opdeling af øen og udgøre en visuel forstyrrelse. Endvidere vil øens fauna blive stærkt berørt.

Øgade Samråd

Øgade Samråd peger på en vestlig motorvejsforbindelse over Egholm og begrunder det med, at det er en langsigtet løsning, der vil sprede trafikken og dermed give bedre betjening til flere borgere. Samrådet peger endvidere på, at Østforbindelsen er meget sårbar, når al trafik samles her.

Båndbyernes Samråd

Båndbyernes Samråd anbefaler en vestlig motorvejsforbindelse over Egholm og begrunder det med, at denne løsning tilgodeser flest mulige nordjyder og generer mindst muligt.

Idrætsklubben Aalborg Freja

Idrætsklubben Aalborg Freja gør indsigelse mod en vestlig motorvejsforbindelse og begrunder det bl.a. med tab af store unikke naturværdier og rekreative værdier, store gener i form af støj og luftforurening samt barrierevirkning. Fodboldklubben Aalborg Frejas arealer vil blive nedlagt, hvis Lindholmlinjen gennemføres.

Idrætsklubben Aalborg Freja mener, at der bør etableres en østlig forbindelse, idet den kun påvirker omgivelserne i mindre grad, og så er den billigere.

Bellevue Tours

Virksomheden er imod en vestlig forbindelse. Peger i stedet på en østlig forbindelse.

Borgerlisten for Aalborg Kommune

Borgerlisten for Aalborg Kommune gør indsigelse imod Lindholmlinjen og Egholmlinjen.

Borgerlisten peger på en løsning med en tunnel længere vestpå, så den kan kobles sammen med den påtænkte omfartsvej mellem Åbybro og Brovst, hvis det primært er vestkystområdet, Jammerbugt Kommune og Thy, man vil gavne.

MALTHAS Tegnesteue

MALTHAS Tegnesteue har fremsendt et forslag med kortbilag til ændring af Egholmlinjen i forhold til det forslag, der fremgår af VVM-redegørelsen.

Forslaget omfatter en motorvej eller en 4-sporet landevej. Tunnel og tunnelportal flyttes til øst for Hasseris Å og nye tilslutningsveje anlægges uden at opfylde søerne. Vejen føres uden på Rens-



ningsanlæg Vest og under fjorden mellem Nordens Bro og Campingpladsen. Krydsningen af Egholm flyttes mod øst til kanten af skoven ved Kronborg.

3.4 Høringssvar fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.)

Overordnet holdning til de forskellige forslag til en 3. Limfjordsforbindelse

Der er i høringssvarene fra borgere og grupper af borgere alt i alt registreret følgende overordnede holdninger til de forskellige forslag til en 3. Limfjordsforbindelse, idet det bemærkes, at der i mange høringssvar er tilkendegivelser om, at indsenderen både er for nogle forslag og mod andre forslag, samtidig med at der fremsættes forslag til alternative løsninger:

- 75 høringssvar er for Egholmlinjen.
- 1.316 høringssvar er imod Egholmlinjen, heraf 1.015 "standard svar", jf. nedenfor.
- 26 høringssvar er for Lindholmlinjen.
- 1.299 høringssvar er imod Lindholmlinjen, heraf 1.015 "standard svar".
- 141 høringssvar er for Østforbindelsen.
- 50 høringssvar er imod Østforbindelsen.
- 25 høringssvar er for forslaget "Den Bedste Vej".

Modtagne "standard" høringssvar

Der er modtaget i alt 1.015 "standard" høringssvar, der er genereret via den hjemmeside, som Borgerbevægelsen mod en motorvej mellem Aalborg Vest og Nørresundby har etableret. Høringssvarene er fordelt således:

- 757 korte høringssvar (type A) med "Nej tak til en vestlig motorvej ...", med påpegning af at de trafikale problemer ikke løses, men blot spredes ud over et større område til skade for en række boligområder og rekreative arealer.
- 39 høringssvar (type B) med argumenter mod en vestlig forbindelse, med særlig fokus på beboernes hverdagsliv, idet det anføres, at begge linjeføringer vil medføre en øget trafik i Aalborg Vest og Nørresundby, og derved blive en stor belastning for såvel boligområder og skoler som institutioner og fritidsaktiviteter.
- 55 høringssvar (type C) med argumenter mod en vestlig forbindelse, med påpegning af de voldsomme forandringer i byens trafikforhold, hvilket skaber nye flaskehalse bl.a. på børnenes skoleveje, og at boligkvartererne i det vestlige Aalborg vil blive meget hårdt påvirket af en vestlig forbindelse.
- 17 høringssvar (type D) med argumenter mod en vestlig forbindelse, med særlig fokus på den voldsomt øgede støjbelastning, både i villahaver og i de rekreative områder vest for Aalborg.
- 37 høringssvar (type E) med argumenter mod en vestlig forbindelse, med særlig fokus på at de anvendte grænseværdier for støj fra en ny motorvej er uacceptabelt høje, og at oplevelsen af store dele af den bynære natur vil blive ødelagt af støjen fra en ny motorvej.
- 110 høringssvar (type F), der støtter Borgerbevægelsens samlede høringssvar og samtidig påpeger, at begge de vestlige linjer vil være katastrofale for de vestlige dele af Aalborg og Nørresundby samt for Egholm.

Mange af de øvrige høringssvar, der er modtaget fra borgere og grupper af borgere, indeholder de samme temaer som anført ovenfor.



Høringssvar med ændringsforslag til Vejdirektoratets forslag

I 120 høringssvar er der ændringsforslag til de forslag til en 3. Limfjordsforbindelse, som er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen.

Ændringsforslag vedrørende Egholmlinjen:

- Forslag om at rykke linjeføringen længere mod vest, evt. vest om Drastrup og Hasseris Skov, og nord for fjorden evt. gennem lufthavnsområdet.
- Motorvejen anlægges lavere i terrænet i Hasseris Enge, og den overskydende jord oplægges i en støjvold øst for motorvejen.
- Forslag om at lægge motorvejen i tunnel under Egholm, og evt også på længere strækninger nord og syd for Limfjorden.
- Den nordlige del af Egholmlinjen bør droppes, og i stedet udbygges Høvejen som overordnet forbindelse til E45.
- Forslag om at grave motorvejen ned under terræn syd for Limfjorden, med lodrette sider og med en let konstruktion ("miljølag") over vejanlægget, ned til Nibevej.
- Etablering af en faunabro over motorvejen på den sydlige del af Egholm.
- Forslag om en østligere linjeføring på Egholm.
- Vejforbindelsen anlægges som en 2-sporet landevej, med plads til kørende, cyklister og gående.
- Egholmlinjen anlægges som en 2-sporet motortrafikvej.
- Forslag om en 2-sporet landevej længere mod vest.
- Forslag om en 4-sporet landevej med cykelstier og et almindeligt tilslutningsanlæg syd for Dall Villaby og kryds i niveau ved andre skærende veje.
- Etablering af cykel- og gangsti på lavbroen til Egholm.
- Frakørslen ved Nørholmsvej ændres, så linjeføringen føres ind til Skydebanevej og ikke til Annebergvej.
- Tilslutningsanlægget ved Nørholmsvej fravælges.
- Tilslutningsanlægget ved Nørholmsvej flyttes længere mod nord, så Mølholmsvejs krydsning af lergraven Svanesøen undgås, og der skabes større afstand til ejendommene på Nørholmsvej.
- Udfletningsanlægget ved Dall flyttes længere mod syd og broen over Østerådalen erstattes af en ny vej over Holmen til City Syd.
- Forslag om ny landevej fra Dallvej til Hobrovej kombineret med flytning af udfletningsanlægget ved Dall.
- Udfletningsanlægget ved Dall erstattes af et udfletningsanlæg ved Svenstrup Syd, hvor E45 krydser Hobrovej, og motorvejens linjeføring følger jernbanen op til City Syd.
- Udfletningsanlægget ved Dall erstattes af et mere kompakt udfletningsanlæg mellem Dall og Dall Villaby.
- Motorvejen foreslås anlagt gennem Østerådalen med den 'gamle' linjeføring, mellem Tulip og broen over jernbanen nord for Tulip.
- Forslag om, at alle til- og frakørselsramper i udfletningsanlægget ved Dall gøres 2-sporede af kapacitetsmæssige årsager.
- Forslag om at placere motorvejen lavt i terrænet mellem Høvejen og E39, og at jernbanen og Høvejen føres over motorvejen.
- Vildtpassagen under motorvejen ved Høvejen erstattes af en passage over motorvejen.
- Forslag om at placere motorvejen i en tunnel under Østerådalen.



- Forslag om at placere motorvejen på en dæmning grundet forventet vandstandsstigning, og at alle krydsende veje føres under motorvejen mellem Dall og Høvejen.
- Forslag om at placere motorvejen i større afstand fra Aalborg by.

Ændringsforslag vedrørende Lindholmlinjen:

- Lindholmlinjen bør udføres i tunnel på hele strækningen, og Aalborg City-frakørslen udføres som 4-sporet tunnel mellem Travbanen og Østre Allé/Ring 2.
- Forslag om at udføre en boret tunnel fra Mariendalsindføringen til Vestbyen med udfletningsanlæg her, og herfra videre som Lindholmlinjen.

Ændringsforslag vedrørende Østforbindelsen:

- Forslag om at udbygge E45 som i forslaget "Den Bedste Vej", med en østligere tunnel med 3 spor, og med det nuværende østlige rør i Limfjordstunnelen ombygget til reversibel trafik ("Elb-tunnel løsningen"). Dertil en mere begrænset udbygning af E45 syd og nord for Limfjorden, jf. omtalen i afsnit 3.3 ovenfor.
- Østforbindelsen bør også omfatte en løsning af de trafikale problemer ved Mariendalsmølle Indføringen og forbindelsen til City Syd.
- Forslag om, at der sikres mulighed for både at udbygge E45 til 6 spor og at etablere en Egholmlinje, og i første omgang anlægge en forbindelse op til City Syd.
- Forslag om, at etablering af en ny fjordforbindelse udskydes, og at der primært skal ske en ombygning af den nuværende flaskehals ved Kridtsvinget, samt mindre justeringer af de nuværende ramper nord og syd for Limfjordstunnelen.
- Forslag om at udvide den nuværende tunnel.
- Forslaget med Østforbindelsen bør modificeres, så der af hensyn til brændstofforbrug ikke bliver så store højdeforskelle.
- Lukning af til- og frakørslerne til Nørresundby Centrum.
- Udbygning af vejnettet omkring Limfjordstunnelen samt mere intelligent trafikstyring for at udskyde behovet for en 3. Limfjordsforbindelse.
- Forslag om en mere østlig linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse, for at mindske generne på E45 i anlægsperioden.
- Foreslår, at E45 udbygges til 6 spor mellem Dall og Limfjorden, og at der til betjening af fjerntrafikken etableres en højbro over Limfjorden.

Høringssvar med andre forslag til vejforbindelser

I 57 høringssvar fra borgere er der forslag til andre vejforbindelser i Aalborg-området.

- Forslag om en vestlig forbindelse over Nørholm til Gjøl, hvor vejen tilsluttes rute 11 og evt. videreføres til E39.
- Forslag om at forbedre forbindelsen mellem E39/E45 og Åbybro/Aalborg Lufthavn, evt. ved at forlægge Høvejen nord om Hvorup.
- Udbygning af Thistedvej til motorvej mellem Vadum og Høvejen, og på sigt tillige en motorvej mellem Åbybro og Vadum.
- Forslag om en ny 'transit' forbindelse langt uden for bynær bebyggelse.
- Forslag om at etablere en ny bro over Limfjorden centralt i Aalborg.



- Forslag om at etablere en 'lokal Lindholmtunnel' kombineret med en ombygning af motorvejssystemet vest for Høvejen.
- Etablering af en ringvej omkring Aalborg.
- Forslag om at flytte Aalborg Lufthavn til trekantområdet Aalborg-Svenstrup-Støvring, med en ny vejforbindelse herfra til E45 ved Ellidshøj.
- Forslag om at etablere en mindre færgeforbindelse mellem Hasseris og Lindholm.
- Etablering af en østlig motorvejsforbindelse over Limfjorden fra E45 ved Mariendalsmølle til E45 ved Vodskov via Egnspanvej udbygget til motorvej, og med en fjordkrydsning øst for Grønlandshavnen.
- Forslag om, at Aalborg Kommune flytter al trafik plus cykeltrafik til Boulevarden og genindfører 2 spor i hver retning på Vesterbro. Derudover at Aalborg Kommune opgiver planerne om vejprojekterne Egnspanvej og Mariendalsmølle, og i stedet ombygger Universitetsboulevarden til 3 spor i hver retning.
- Etablering af tunnel/bro på Thistedvej i Lindholm, så trafikken ikke stoppes af togtrafikken.
- Forslag om at forbedre vejforbindelsen mellem E45 og City Syd.
- Forslag om en ny vejforbindelse til City Syd via rastepladserne Dall og Limfjorden.

Høringssvar med trafikpolitiske forslag og bemærkninger

I 108 høringssvar fra borgere er der trafikpolitiske forslag og bemærkninger, herunder:

- At Egholmlinjen ikke giver en fremtidssikret løsning af problemerne, idet den er udtænkt for mange år siden.
- At trafikken i Vestforbindelserne ledes gennem byen 5 km fra den eksisterende E45, 2 km fra Limfjordsbroen, og 2½ km fra tilkørslen til E45 ved Sønderbro, hvilket ikke er at sende trafikken mod vest.
- Køddannelsen og de generelle trafikale flaskehalse og problemer i Aalborg by skyldes bymæssige infrastrukturproblemer og dårlig byplanlægning.
- Det må være muligt at finde en nutidig løsning, der ikke samtidig ødelægger så mange værdier i form af byliv, nærmiljø, natur og rekreative muligheder.
- Opfordringer til, at debatten anskues i et større og længere regionalt og samfundsmæssigt udviklingsperspektiv og mindre ud til den enkeltes næsetip.
- At det er overflødig med en motorvejsudvidelse, idet Ålborgs trafikale problemer er overdrevne i forhold til f.eks. Københavnsområdet.
- Er det nødvendigt at bruge milliarder på, at folk kan spare 3-5 min i kø, i forhold til de voldsomme konsekvenser for mennesker, bymiljø og natur?
- At se mere på intelligent anvendelse af de eksisterende veje samt forbedre og udvide den kollektive trafik.
- At Egholmlinjen ikke giver en fremtidssikret løsning af problemerne, idet den er udtænkt for mange år siden.
- At Vestforbindelserne i stedet for at løse det egentlige behov er møntet på at løse de trafikale problemer i og omkring Aalborg by – ved at udnytte statslige midler til at løse trafikale problemer, som reelt set er Aalborg Kommunes ansvar.
- At Nordjylland tidligere er blevet begunstiget med en ny motorvej (E39 Hirtshalsmotorvejen) – og at der nu er andre steder i landet, hvor der er større behov for udbygning af vejnettet.
- At mulighederne for at indføre brugerbetaling/road pricing - og de trafikale konsekvenser heraf - bør vurderes.



Høringssvar med andre bemærkninger til VVM-undersøgelsen

I 85 høringssvar fra borgere er der andre bemærkninger til VVM-undersøgelsen.

- Sundhedsøkonomi: Der er ikke taget højde for forslagernes sundhedsmæssige konsekvenser ikke bare i forbindelse med støj og luftforurening, men heller ikke i forbindelse med ændring af de nærtrafikale forhold. Der mangler konsekvensanalyser af ændringerne i de berørte borgeres hverdagsliv.
- At der mangler omkostningsestimater for nødvendige anlæg m.m. i Østhavnen ved valg af Østforbindelsen.
- Rapporten er god, gennemarbejdet og skaber et godt fundament for beslutningen om etablering af en 3. Limfjordsforbindelse.
- Rapporten lever ikke op til sin egen målsætning under pkt. 5.1 vedr. landskabelig tilpasning, idet Vestforbindelserne ikke er indpasset i Østerådalene, men bryder kraftigt med det eksisterende landskab.
- VVM-redegørelsens antagelser omkring trafikvækst er mangelfulde og urealistiske og medfører en overvurdering af fordelene forbundet med anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.
- Skævvridning af anlægs- og samfundsøkonomiske beregninger: F.eks. værdisættes gener i forbindelse med anlægsfasen i projektkonominen, men ikke konkrete erstatninger for værditab som følge af støjbelastning.
- VVM-redegørelsen, delrapport 1 vedr. støj er usammenhængende og unuanceret, og der tages ikke hensyn til lavfrekvent støj.
- Konsekvensen af etablering af et nyt Supersygehus er ikke taget med i rapporten.
- Forslaget "Den Bedste Vej" bør underkastes en selvstændig vurdering som tillæg til VVM-redegørelsen.
- Beklageligt, at rapporten tager udgangspunkt i Amtets gamle materiale og ikke i en opdateret lokal forudsætningsdiskussion og en bredere afsøgning af mulighederne i forbindelse med at satse på kollektive trafikformer m.m.
- Hvad er baggrunden for at anse normalvækst-scenariet for det mest retvisende grundlag for VVM-redegørelsen? Hvad udgør henholdsvis tidsgevinster, nettonutidsværdien og nettogevinsten (kr.) pr. offentlig omkostningskrone for de 3 løsninger ved lav vækst-scenariet? Er vurderingen af 0+-alternativet den samme ved lav vækst-scenariet?
- Hvad vurderes restlevetiden for den eksisterende tunnel at være? Hvornår forventes næste større vedligeholdelse at skulle udføres? (som vil påvirke trafikafviklingen gennem tunnelen i en længere periode) Hvilken effekt vil ovenstående have på trafikafviklingen på E45 i en situation, hvor der er bygget en vestlig linjeføring og er effekten medtaget i beregningen af den samfundsøkonomiske værdi?
- Er effekten af en planlagt tilkørsel fra E45 til City Syd medregnet i tidsgevinster for Øst-løsningen (da effekten af andre planlagte vejprojekter er medtaget) og i så fald, hvad er effekten?
- De samfundsøkonomiske beregninger er misvisende for de vestlige forslag, idet der ikke er indregnet værdien af tabt natur, barriereeffekt, mistede rekreative områder og aktiviteter m.m.

Høringssvar vedrørende støjforhold



Udover 17 'standardsvar type D' vedrørende støjgener fra en vestlig motorvej er der i 199 høringsvar fra borgere bemærkninger vedrørende støjforhold. De væsentligste emner:

- De anvendte grænseværdier er for høje, når der er tale om en ny vestlig motorvej, der anlægges tæt ved eksisterende boligområder.
- Mange borgere undrer sig over, at støjbelastningen opgøres som gennemsnitsberegninger og ikke som den oplevede støj.
- Der savnes en grundlæggende vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser som følge af øget støjbelastning fra en ny motorvej.
- Vestenvind er den fremherskende vindretning, og Egholmlinjen er placeret alt for tæt på den vestlige del af byen. Det foreslås derfor at rykke linjeføringen længere mod vest.
- Hvorfor anvendes en vejledende grænseværdi for støj ved boliger på 58 dB, når Miljøstyrelsen tidligere har anbefalet en vejledende grænseværdi på 55 dB for helårsboliger?
- En støjvold langs en vestlig motorvej vil kunne anlægges uden store udgifter, og volden vil kunne forbedre støjforholdene.
- En dalbro over Østerådalen vil forøge den betydelige støjbelastning, som Dall og Dall Vil-laby i forvejen har fra E45.
- En udbygning af E 45 vil forværre støjgenerne langs E45, og en borger har indsendt en støjmålingsrapport, der viser, at støjbelastningen ved den pågældende ejendom allerede i 1996 var oppe på den aktuelle grænseværdi.
- Lyd forstærkes over vand – er der taget særligt hensyn til støjen fra motorvejen på lavbroen?
- Der mangler beregninger med alternative og mere omfattende støjdæmpende foranstaltninger.
- Der savnes beregninger af, hvad den øgede trafik på det kommunale vejnet som følge af en vestlig motorvej vil betyde støjmæssigt.
- Der mangler beregninger af, hvad mindre ændringer af linjeføringen vil betyde for støjbelastningen.
- Hvorfor forholder VVM-redegørelsen sig ikke til støjpåvirkninger over de vejledende grænseværdier for de rekreative arealer.
- Der efterlyses et kort, der viser, hvor lavfrekvent støj kan forekomme.
- Kan boliger blive 'støjeksproprieret', hvis de ligger i en støjzone, hvor støjbelastningen vil blive over de anbefalede værdier?
- En række borgere ønsker mere støjafskærmning end i VVM-redegørelsens forslag – bl.a. mellem Ny Nibevej og Limfjorden, og langs frakørselsrampen ved Nørholmsvej (en vestlig forbindelse) og langs Svalegårdsvej/Annebergvej (kommunale veje)

Høringssvar vedrørende luftforurening

I 100 høringsvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende luftforurening. De væsentligste emner:

- Vil luftforureningen stadig være under grænseværdierne ved fuld udnyttelse af kapaciteten på en vestlig motorvej?
- Er der i beregningerne taget højde for, at Østforbindelsen har et meget bakket forløb, og dermed mere luftforurening, som man vil kunne undgå ved at vælge en vestlig forbindelse?



- Er der ved vurdering af Vestforbindelserne taget hensyn til den fremherskende vestenvind ved beregning af luftforureningen?
- En vestlig motorvej vil skabe mere trafik fra nord til indkøb i City Syd, og dermed mere luftforurening – er dette indregnet?
- Flere borgere mener, at sammenhængen mellem luftforurening og hjerte/kar-sygdomme burde være belyst i VVM-redegørelsen.

Høringssvar vedrørende bymiljø og mennesker

Udover 94 'standardsvar type B og C' vedrørende påvirkninger på bymiljø og mennesker fra en vestlig motorvej er der i 201 høringssvar fra borgere bemærkninger om samme emne.

- Mange borgere efterlyser en mere grundig vurdering af de vestlige forslags påvirkninger på bymiljøet i det vestlige Aalborg, herunder Vestbyen, Mølholm, Gl. Hasseris og Hasseris samt på de rekreative områder vest for Aalborg og Nørresundby.
- De vestlige forslag vil påvirke områder med skoler og daginstitutioner, kolonihaveområder og friluftsbad.
- De vestlige forslag vil ødelægge boligforholdene for mange og medføre faldende ejendomspriser.
- Mange nye områder vil blive påført gener og ulemper i form af støj og forurening.
- Den daglige færdsel for svage trafikanter vil blive væsentligt besværliggjort og farligere, idet mange skoleveje påvirkes af udbygningerne af en vestlig forbindelse. Ligeledes adgangen til fritidsaktiviteter.
- Ålborgs byplanmæssige udvikling vil blive lagt i spændetrøje af en vestlig forbindelse.

Høringssvar vedrørende natur og landskab

Udover 37 'standardsvar type E' vedrørende påvirkninger på bynær natur fra en vestlig motorvej er der i 226 høringssvar fra borgere bemærkninger vedrørende natur og landskab.

I høringssvarene påpeges bl.a. at de vestlige forbindelser

- vil medføre uoverskuelige ødelæggelser for miljøet og dyre- og plantelivet.
- vil ødelægge naturværdier i Østerådalen
- vil påvirke områder beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3.
- vil gøre et stort indhug i den nu etablerede skønne natur, med både marker, gamle levende læhegn, engarealer beskyttet af strandbeskyttelseslinjer, diger, græsningsarealer, fjordområder, åer, skove m.m.

Specifikt anføres om Egholmlinjen, at den går gennem den sydlige af Mølholmsøerne, der er §3-beskyttet, og at linjen vil ødelægge en masse for dyrelivet på Egholm.

Flere borgere anfører, at der ikke er taget ordentlig hånd om Vestforbindelsernes store konsekvenser for det overordnede landskab vest for Aalborg.

Derudover er der modtaget en række specifikke spørgsmål og bemærkninger vedr. Vejdirektoratets miljøvurderinger, herunder evt. miljøkonsekvenser ved anlæg af vejanlæg gennem slamdepot, kortlægning af ålegræs og guldsmedearter, samt påvirkning af den beskyttede lysbuget knor-tegås i anlægs- og driftsfasen. Der spørges endvidere, hvorledes Naturbeskyttelseslovens §1 om



befolkningens adgang til og ophold i natur og fritidsliv er indfriet i forhold til en 4-sporet motorvej gennem Østerådalen og over Egholm.

Høringssvar vedrørende grundvand og overfladevand

I 17 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende grundvand og overfladevand.

Om grundvand spørges om konsekvenser for grundvandet i området ved Lindholm Vandværk og nord for Høvejen, risiko for forstyrrelse af vandstanden i Nordens kridtgrav i Hasseris/Mølholm, risiko for grundvandssænkning og sætningsskader på bygninger samt risiko for forurening af grundvandet som følge af trafikuheld eller udledning af salt- og kemikalieholdigt vejvand. Endvidere spørges om konsekvenserne for ændringer i de vandførende lag ved forbelastninger i blødbundsområder.

For overfladevand foreslås andre løsninger for grøft/afvandingskanal langs motorvejen igennem Hasseris Enge, og det er i flere høringssvar pointeret, at Hasseris Enge er et meget vandlidende område og efter borgernes mening helt uegnet til at bygge et vejanlæg igennem.

Høringssvar vedrørende det marine miljø

I 7 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende det marine miljø:

- I en del høringssvar udtrykkes bekymring for en motorvejsforbindelse, da det vil være ødelæggende for miljøet i og omkring Nørredyb.
- Kortlægningen af ålegræsforekomsterne er ikke fyldestgørende.
- Både Egholm- og Lindholmlinjen vil igennem længere tid hindre landlige og marine dyrearters parring og vandring.
- Bekymring for vandkvaliteten i Nørredyb, hvis salt- og kemikalieholdigt vejvand fra motorvejsbroen over Nørredyb ledes direkte ned i fjorden.
- Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilke gener der vil komme som følge af kraftig forøget vandstand under storm/orkan, hvis Limfjorden gøres betydeligt smallere syd for Egholm.

Høringssvar vedrørende kulturmiljø og rekreative interesser

Udover 93 'standardsvar type B, D og E' vedrørende påvirkninger på kulturmiljøet og rekreative interesser fra en vestlig motorvej er der i 199 høringssvar fra borgere bemærkninger vedrørende kulturmiljø og rekreative interesser.

I en række høringssvar påpeges, at Aalborg har et image som en attraktiv og levende kulturby, det er rart at bo, arbejde og studere i. Dette image, der bl.a. skyldes mange rekreative faciliteter, kolonihaver, strandparken og andre 'grønne åndehuller' samt de nærliggende bynære naturområder langs Limfjorden og på Egholm, vil blive ødelagt med en vestlig motorvejsforbindelse.

Andre bemærkninger:

- Projekterne tager ikke hensyn til eksisterende fredede arealer og lovgivningen i denne forbindelse.
- Vestforbindelserne vil afskære Ålborg fra nærheden til fjorden og andre grønne områder.
- Rekreative oplevelser i tilknytning til Egholm og fjorden vil blive ødelagt.



- Vestforbindelserne afskærer Vestbyen fra en række rekreative anlæg, bl.a. af betydning for kommunens unge – fodboldklubber m.m.

Høringssvar vedrørende barrierevirkning

I 34 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende barrierevirkningen enten fra en ny vestlig motorvej eller fra en udbygning af E45.

I de fleste høringssvar påpeges, at en ny vestlig motorvej vil blive en ny og voldsom barriere både mellem byområdet og den bynære natur, og for spredningen af dyr og planter. Anlæg af Vestforbindelserne vil begrænse Aalborgs bymæssige udvikling.

I andre høringssvar anføres, at en udbygning af E45 vil forøge den barriere, som den nuværende motorvej allerede udgør – og der peges i stedet på etablering af en ny vestlig forbindelse.

Høringssvar vedrørende erhvervslivets forhold

I 43 høringssvar fra borgere er der bemærkninger om erhvervslivets forhold.

I nogle høringssvar påpeges, at en vestlig forbindelse vil vanskeliggøre fortsat landbrugsdrift.

I andre høringssvar udtrykkes bekymring over konsekvenserne for mindre butikker o. lign., hvis der skabes meget bedre vejadgang til City Syd, og det anføres, at der også bør skabes bedre adgang til Aalborg City og store parkeringsanlæg i byen.

Derudover er anført, at ødelæggelse af Ålborgs bymæssige værdier i form af en storby tæt på vand og natur vil have konsekvens for private virksomheders tiltrækningskraft over for højtuddannet arbejdskraft og kreative virksomheder.

Høringssvar vedrørende arealforhold og ekspropriation

I 59 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende arealforhold og ekspropriation:

- Frygt for faldende huspriser og problemer med at sælge huse i det vestlige Aalborg og i Nørresundby.
- Hvordan vil landbrugsejendomme få adgang til markerne ved anlæg af en vestlig forbindelse – og vil der blive etableret en bro over Hasseris Å?
- Hvordan sikres de bedste muligheder for fremtidig landbrugsdrift? Nogle lodsejere har allerede afgivet jord til E39.
- Forslag om at flytte Egholmlinjen længere mod vest, så ikke skal eksproprieres ejendomme, men kun jord.
- I flere høringssvar ønskes ekspropriation umiddelbart efter en eventuel beslutning om linjeføring, så lodsejerne kan begynde forfra et andet sted.
- Flere høringssvar indeholder spørgsmål om kompensation fra faldende huspriser og/eller forøgede støjgener.
- Forslag om anden udformning af vejanlægget ved Drastrup for at reducere omfanget af ekspropriationer.
- I nogle høringssvar påpeges, at der har været arealreservation til Lindholmforbindelsen i mange år, hvorfor en evt. ny vestlig motorvej ikke kan komme som en overraskelse.



- Nogle borgere har ønsket besøg af Vejdirektoratets landinspektører for at drøfte personlige forhold, hvis det besluttes at anlægge en vestlig forbindelse.

Høringssvar vedrørende trafikale konsekvenser

I 189 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende trafikale forudsætninger og konsekvenser.

Det skal bemærkes, at der i forbindelse med behandling af høringssvarene er fundet et par mindre fejl i de beregninger af trafikarbejde, rejsetid og emissioner, der er omtalt i VVM-redegørelsen. Der er udsendt et rettelsesblad, der er lagt på vejdirektoratet.dk/limfjorden.

Med udgangspunkt i den konstaterede udvikling i trafikken over Limfjorden frem til 2010 og forskellige antagelser om den fremtidige udvikling i samfundet stilles der i mange høringssvar spørgsmålstejn ved de forudsætninger om de fremskrivninger af trafikken, der er anvendt i VVM-undersøgelsen.

Derudover vedrører høringssvarene typisk følgende emner:

- Mange anser det for en fejl, at der ikke i trafikberegningerne for Østforbindelsen er indregnet en forbedret vejadgang til City Syd.
- I en del høringssvar anmodes om opklarende svar på de gennemførte trafikberegninger.
- En Vestforbindelse vil blot flytte den trafik, der ellers ville benytte Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen, nogle få kilometer mod vest – og alle de trafikale problemer flytter med.
- En Østforbindelse løser ikke trafikproblemerne ved City Syd og i Midt- og Vestbyen.
- Trafikken forventes fortsat at stige igennem Limfjordstunnelen, uanset at der etableres en vestlig motorvej – så problemer i myldretiderne og ved uheld vil fortsat eksistere.
- En mindre trafikvækst vil medføre, at der kun vil være behov for en mindre udbygning (2-4 spor) i en paralleltunnel-løsning.
- Hvilken gennemsnitsvækst er der regnet med i den 50 års periode, som de samfundsøkonomiske beregninger omfatter?
- Der ønskes oplysninger om myldretidstrafikken, der er dimensionerende for vej- og tunnelanlæggene – og hvorfor anvender man hverdagsdøgntrafik i stedet for årsdøgntrafik?
- Et ekstra tunnelrør, samt lukning af til- og frakørslen til Nørresundby centrum vil give et bedre trafikflow .
- Hvordan håndteres de forøgede trafikmængder på de kommunale veje ved en vestlig forbindelse.

Høringssvar vedrørende kollektiv transport

I 37 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende kollektiv transport.

En del borgere savner en konsekvensvurdering af et mere udbygget kollektiv trafik-scenarie end K+ scenariet, evt. med letbane til Aalborg Lufthavn og en ny bro over Limfjorden i nærheden af Aalborg Centrum.

Derudover vedrører høringssvarene typisk følgende emner:



- Samfundsmæssige ændringer og udfordringer, bl.a. på klimaområdet, nødvendiggør at flere skal benytte den kollektive trafik. Disse problemstillinger burde være bedre belyst i VVM-redegørelsen.
- En ny motorvej bør suppleres med en letbane mellem Aalborg Lufthavn og erhvervsområderne og uddannelsesinstitutionerne i henholdsvis Skalborg og Aalborg Øst.
- Flere borgere efterlyser præmisserne for VVM-redegørelsens udsagn om, at en ekstra bro til bus/letbane anses for urealistisk.

Høringssvar vedrørende forholdene for cyklister

I 47 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende forholdene for cyklister.

Høringssvarene omfatter typisk forslag om, at der bør etableres cykelstier langs motorvejen mellem Egholm og Nørresundby, eller at der etableres en ny cykelbro, evt. i sammenhæng med den nuværende jernbanebro.

Derudover er der nogle borgere, der spørger, hvilke foranstaltninger der er forudsat i VVM-redegørelsen for at gøre forholdene acceptable for cyklisterne, herunder skolebørn og brugere af fritidsinstitutioner og fritidsaktiviteter, hvis trafikken på de kommunale veje stiger som beskrevet, som følge af en vestlig forbindelse.

Høringssvar vedrørende anlægs- og samfundsøkonomi

I 110 høringssvar fra borgere er der bemærkninger vedrørende anlægs- og samfundsøkonomi.

En del borgere bemærker at det er vanskeligt at forstå, hvorfor udgifterne til at etablere en 3. Limfjordsforbindelse er steget markant i forhold til de overslag, amtet anførte i VVM-redegørelsen i 2006 – og flere anmoder specifikt om en forklaring på, hvorfor en Østforbindelse med en ny paralleltunnel er blevet meget dyrere end anslået af amtet i 2006.

Hvad angår de samfundsøkonomiske beregninger er der mange borgere, der mener at beregninger er misvisende, da der ikke i de samfundsøkonomiske beregninger for de vestlige forbindelser er indregnet værdien af tabt natur, barrierevirkning og andre virkninger for mennesker, dyr og planter.

Derudover vedrører høringssvarene typisk følgende emner:

- En udbygning af E45 syd for tunnelen og Mariendalsmølle Indføringen er nødvendig under alle omstændigheder – derfor bør udgifterne hertil ikke belaste en Østforbindelse.
- Der bør laves nye samfundsøkonomiske beregninger for Vestforbindelserne, hvori man inkluderer en ny forbindelse mellem Aalborg Lufthavn og E45 - af hensyn til ambulancers fremkommelighed ved uheld og vejarbejde i Limfjordstunnelen.
- De indregnede tidsgevinster i de samfundsøkonomiske beregninger for de vestlige forbindelser anses som meget usikre.
- I flere henvendelser er der spørgsmål om det forudsatte prisgrundlag ved de samfundsøkonomiske beregninger, herunder tidsværdier for sparet køretid – og hvordan disse gevinster finder vej tilbage i statskassen. Flere mener, at der ikke bør indregnes tidsgevinster ved fritidskørsel.



- Er der i beregningerne taget hensyn til de forbedringer, der i 2010 er foretaget på E45 nord for Limfjorden?
- Hvilken effekt vil de løbende vedligeholdelsesarbejder i Limfjordstunnelen have på de samfundsøkonomiske beregninger?
- Langtidseffekten af de forskellige forslag ønskes belyst, uden indregning af gener i anlægsperioden – som primært er aktuelle for en østlig forbindelse.
- Er der i anlægsoverslag og samfundsøkonomiske beregninger indregnet de forbedringer/udbygninger af de kommunale veje, der skal gennemføres, hvis der vælges en vestlig forbindelse?

Høringssvar vedrørende andre forhold, der ikke er dækket af ovennævnte emner

I 72 høringssvar fra borgere er der bemærkninger om andre forhold, der ikke er omtalt ovenfor.

I mange høringssvar gøres der indsigelse mod høringsperioden for den offentlige høring. Nogle mener, at høringen burde være lagt uden for sommerferieperioden, andre mener at høringsperioden burde have været forlænget med mere end 1½ uge udover den krævede 8 ugers periode.

Andre bemærkninger:

- En borger har haft svært ved at tilegne sig mulighed for at deltage i høringen, pga. manglende adgang til digitalt medie. Høringsrapport 2 og 3 var ikke tilgængelige, hverken hos kommune eller på biblioteket.
- Mange høringssvar sætter fokus på, at den 3. Limfjordsforbindelse bør tænkes sammen med kommunens generelle planlægning - og især byplanlægning - og at dette ikke opleves at være tilfældet i dag.
- Ålborg by har for at sikre fremtidig vækst og udvikling brug for attraktive bolig- og rekreative områder for at fastholde sine beboere og fremtidige arbejdspladser.

Der er derudover modtaget en del bemærkninger vedrørende borgeres private forhold i relation til planerne om en 3. Limfjordsforbindelse.

4. Anden planlægning og myndighedsgodkendelser

4.1 Arbejdsgruppen vedrørende Vejinfrastrukturen i Aalborg

Arbejdsgruppen vedrørende Vejinfrastrukturen i Aalborg, der har haft repræsentanter fra Aalborg Kommune og fra Vejdirektoratet, har i december 2011 udsendt udkast til en rapport, der belyser sammenhænge og valgmuligheder i forhold til de tekniske løsninger og økonomien ved at gennemføre disse.

I rapporten beskrives 3 forskellige modeller for den fremtidige vejinfrastruktur og den tilhørende økonomi for:

- Model 1 – Basis, uden en ny Limfjordsforbindelse. Vejnettet udbygges med følgende anlæg: Nyt tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle Indføringen, Ny Dallvej og Egnspanvej.
- Model 2 – Vest, med en vestlig 3. Limfjordsforbindelse som enten Lindholmlinjen eller Egholmlinjen. Vejnettet udbygges med følgende anlæg: Nyt tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle Indføringen og Egnspanvej.



- Model 3 – Øst, med en 3. Limfjordsforbindelse som Østforbindelsen, og med udbygning af vejnettet som i Model 1.

De beskrevne modeller er overensstemmende med det i VVM-redegørelsen forudsatte for en 3. Limfjordsforbindelse.

4.2 Banedanmarks forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

Banedanmark har i 2011 gennemført en forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forundersøgelsen er beskrevet i en rapport fra Banedanmark, dateret november 2011 (udkast).

I forundersøgelsen er der undersøgt to løsningsmodeller – henholdsvis en enkeltsporet stikbane fra Lindholm Station til Lufthavnen, og en forlægning af den eksisterende bane med en linjeføring tæt op ad Aalborg Lufthavn. Der er i forundersøgelsen skitseret 4 forskellige forslag til linjeføring for en enkeltsporet stikbane mellem Lindholm Station og Aalborg Lufthavn.

I relation til en 3. Limfjordsforbindelse peger Banedanmark på to løsningsforslag, der begge skal krydse en vestlig motorvejsforbindelse:

- Forslag 1, der er en enkeltsporet stikbane, der forløber langs Lufthavnsvej
- Forslag 2, der er en enkeltsporet stikbane, der forløber mellem Lufthavnsvej og Ny Lufthavnsvej

I VVM-redegørelsen for en 3. Limfjordsforbindelse er der som tilvalgsmulighed til Egholmlinjen og til Lindholmlinjen vurderet de økonomiske konsekvenser af en underføring under motorvejen for en dobbeltsporet bane til Aalborg Lufthavn – med en linjeføring for banen, der omtrent svarer til Banedanmarks forslag 2 for en stikbane, og med banen beliggende i terræn. Forslag 1 er tilkommet efter færdiggørelsen af VVM-redegørelsen for 3. Limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratet har efter VVM-redegørelsens færdiggørelse vurderet de samlede meromkostninger (i prisniveau medio 2011, vejindeks 169,7) til en underføring af en enkeltsporet stikbane som i Banedanmarks forslag 1 og 2:

- Egholmlinjen/forslag 1: +62 mio. kr. (ikke vurderet i VVM-undersøgelsen)
- Egholmlinjen/forslag 2: +59 mio. kr. (+64 mio. kr.)
- Lindholmlinjen/forslag 2: +63 mio. kr. (+69 mio. kr.)

I parentes () er anført VVM-redegørelsens overslag for en dobbeltsporet bane.

Da en underføring af en enkeltsporet jernbane i alle tilfælde vil medføre, at længdeprofilet for motorvejen skal hæves med ca. 2-3 m mellem Thistedvej og Ny Lufthavnsvej, afhængig af motorvejslinjen, vil det være hensigtsmæssigt, hvis der kan træffes beslutning om evt. forberedelse til banebetjening af lufthavnen senest i forbindelse med behandling af en anlægslov for en vestlig motorvej.

Vejdirektoratet vil anbefale, at en eventuel underføring for en bane til Aalborg Lufthavn i givet fald etableres som en del af en 3. Limfjordsforbindelse. Det er derudover Vejdirektoratets vurdering,



at det næppe vil være hensigtsmæssigt at udvide anlægsentrepriserne for motorvejsanlægget til en 3. Limfjordsforbindelse til også at omfatte anlæg af en baneforbindelse mellem Lindholm Station og Aalborg Lufthavn.

Vejdirektoratet har foretaget en grov vurdering af den mulige effekt på biltrafikken på en 3. Limfjordsforbindelse, såfremt der etableres en baneforbindelse til lufthavnen.

Det vurderes skønsmæssigt, at i størrelsesordenen 10-20 % (bl.a. afhængigt af om det fortsat vil være gratis at parkere ved lufthavnen) af trafikanterne i bil til og fra lufthavnen vil kunne overflyttes til kollektiv trafik, hvis Aalborg Lufthavn banebetjenes. Det vil kunne medføre en overflytning fra Egholmlinjen på ca. 150-300 biler pr. hverdagsdøgn syd for Ny Lufthavnsvej og ca. 100-200 biler pr. hverdagsdøgn nord for Ny Lufthavnsvej. Størstedelen af passagererne på en bane til og fra Aalborg Lufthavn vil formentlig være personer, som ellers ville køre i bus eller taxa til og fra Aalborg centrum eller stationerne i Aalborg eller Lindholm.

Banedanmark har til sammenligning vurderet at 50 % af de forventede busrejser mellem Aalborg og Aalborg Lufthavn og 13 % af de forventede bilrejser til/fra Aalborg Lufthavn i 2016 kan overflyttes til toget. Banedanmark har ikke indregnet overflyttet trafik fra taxa i det samlede passagergrundlag. Banedanmark har anslået det samlede passagerpotentiale til en stikbane til ca. 270.000 passagerer i 2016.

4.3 Myndighedsgodkendelser

Aalborg Kommune har i forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen meddelt, at Vejdirektoratet kan forvente at få de nødvendige tilladelser og dispensationer på nærmere anførte vilkår i forhold til den lovgivning og planlægning, hvor Aalborg Kommune er myndighed.

Vejdirektoratet vil søge om principgodkendelse hos Naturstyrelsen efter § 20 i Naturbeskyttelsesloven, når det er besluttet, hvilket forslag til en 3. Limfjordsforbindelse, der lægges til grund for en evt. anlægslov.

5. Anlægsomkostninger

Efter offentliggørelse af VVM-redegørelsen er der gennemført risikoanalyser og en ekstern kvalitetssikring af de udarbejdede skitseprojekter og de tilhørende anlægsoverslag.

Disse aktiviteter har medført nogle mindre justeringer af de i VVM-redegørelsen anførte anlægsoverslag:

- Forudsat kalkstabilisering udgår (gælder alle 3 forslag). I stedet er indregnet udgifter til forbelastning.
- Omfang af jordpåfyldning til forbelastning er undervurderet (kun Egholmlinjen)

Ændringerne af de samlede anlægsbudgetter som følge af ovennævnte korrektioner er som følger:

- Egholmlinjen: +7 mio. kr.



- Lindholmlinjen: -30 mio. kr.
- Østforbindelsen: -13 mio. kr.

Det skal bemærkes at det i rapporten vedrørende den eksterne kvalitetssikring er anført, at ændringerne for Egholmlinjen alt i alt vil betyde en reduktion af det samlede anlægsbudget på ca. 9 mio. kr. – og ikke en merudgift på ca. 7 mio. kr. som anført ovenfor. Forskellen skyldes, at Vejdirektoratet til rapporten vedrørende den eksterne kvalitetssikring fejlagtigt har oplyst udgifterne til jordpåfyldning svarende til fysikoverslaget, dvs. excl. projektering m.v. og korrektionstillæg på +10 % og +20 %.

Den eksterne kvalitetssikring peger på, at der i det videre projektforløb bør være særlig fokus på følgende forhold:

- De geotekniske forhold, hvad angår udgravning for og fundering af tunnelkonstruktioner i Limfjorden
- De geotekniske forhold vedrørende de vestlige forslag, hvad angår de forventelige meget betydelige blødbundsområder både syd og nord for Limfjorden
- Deponeringsmuligheder for opgravet bundsediment
- Isdannelser og deraf følgende gener for de marine anlægsarbejder

Der er ikke på baggrund af den offentlige høring foretaget ændringer af anlægsoverslagene.

De justerede anlægsoverslag fremgår af tabel 5.1.

Forslag	Basisoverslag (mio. kr.)	Ankerbudget (mio. kr.)	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
Egholmlinjen	4.772,5	5.249,8	6.204,3
Lindholmlinjen	5.363,3	5.899,6	6.972,3
Østforbindelsen	4.158,8	4.574,7	5.406,5

Tabel 5.1: Justerede anlægsoverslag. Beløb er i mio. kr. ekskl. moms. Prisniveau medio 2011 og vejindeks 169,7.

Anlægsoverslag for tilvalgs løsninger er anført i tabel 5.2.

Til overslagene for en underføring for en jernbane til Lufthavnen skal bemærkes, at der i VVM-redegørelsen er forudsat en 2-sporet jernbane, med en linjeføring som Banedanmarks forslag 2, jf. afsnit 4.2 ovenfor. Det er efterfølgende afklaret med Banedanmark, at en evt. jernbane til Lufthavnen påregnes etableret som en enkeltsporet jernbane. De i tabel 5.2 anførte overslag for jernbaneunderføringer forudsætter en enkeltsporet jernbane:



Forslag	Basis- overslag (mio. kr.)	Anker- budget (mio. kr.)	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
Egholmlinjen			
A1: Underføring for enkeltsporet jernbane til Lufthavnen, som Banedanmarks forslag 1 – se note 1	47,3	52,0	61,5
A2: Underføring for enkeltsporet jernbane til Lufthavnen, som Banedanmarks forslag 2 – se note 2	45,5	50,1	59,2
B: Lavbro for lokaltrafik til Egholm	74,6	82,1	97,0
Lindholmlinjen			
Underføring for enkeltsporet jernbane til Lufthavnen, som Banedanmarks forslag 2	48,6	53,5	63,2

Note 1: Tilvalgsmulighed A1, som svarer til Banedanmarks forslag 1, er tilkommet efter VVM-redegørelsens færdiggørelse.
Note 2: Tilvalgsmulighed A2 svarer til Banedanmarks forslag 2.

Tabel 5.2: Anlægsoverslag for tilvalgsmuligheder. Beløb er i mio. kr. ekskl. moms. Prisniveau medio 2011 og vejindeks 169,7.

6. Samfundsøkonomi

På baggrund af den gennemførte eksterne kvalitetssikring og de justerende anlægsoverslag er der foretaget nye samfundsøkonomiske rentabilitetsberegninger.

Det skal samtidig bemærkes, at der efter offentliggørelse af VVM-redegørelsen er konstateret nogle mindre fejl ved beregning af trafikarbejde, rejsetider og emissioner. Korrektionerne til VVM-redegørelsen fremgår af et rettelsesblad dat. 21. november 2011, der er lagt ud på vejdirektoratet.dk/limfjorden. De reviderede værdier for trafikarbejde, rejsetider og emissioner samt de justerede anlægsoverslag er lagt til grund for reviderede samfundsøkonomiske beregninger.

Resultaterne af de reviderede beregninger fremgår af tabel 6.1.



Forslag	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (%)	Nettogevinst pr. omkostningskrone (kr. pr. kr.)
Egholmlinjen	6.659 / 6.168 / 5.188	9,1 / 8,6 / 7,7	1,4 / 1,2 / 0,9
Lindholmlinjen	7.145 / 6.584 / 5.554	9,2 / 8,6 / 7,7	1,4 / 1,2 / 0,9
Østforbindelsen	-2.097 / -2.501 / -3.309	2,8 / 2,6 / 2,2	-0,6 / -0,6 / -0,7

Tabel 6.1: Nettonutidsværdi, interne rente og nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone, opgjort for Basisoverslag / Ankerbudget / Samlet anlægsbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 17 %. Prisniveau medio 2011 og vejindeks 169,7.

I forhold til rentabilitetsvurderingerne i VVM-redegørelsen er den interne rente reduceret med ca. 0,1 % for Egholmlinjen og for Lindholmlinjen, mens den interne rente er uændret for Østforbindelsen.

7. Allerede truffne politiske beslutninger

I forbindelse med aftalen på trafikområdet i januar 2009 blev det besluttet at færdiggøre VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse.

Derudover foreligger der ingen politiske beslutninger om en 3. Limfjordsforbindelse.

8. Etapeudbygning

I kapitel 9 i VVM-redegørelsens sammenfattende rapport (rapport 379) er der redegjort for et forslag til en etapevis gennemførelse af de beskrevne forslag til en 3. Limfjordsforbindelse. Etapeudbygningen er foreslået dels ud fra entreprisemæssige overvejelser (passende entreprisestørrelser), dels ud fra trafikale hensyn (nye vejadgange, aflastning af veje og bydele). Den foreslåede etapevise udbygning – og de dertil hørende samlede anlægsbudgetter (2011-priser) – er sammenfattet nedenfor.

8.1 Egholmlinjen

Foreslås udbygget i 4 hovedetaper:

- Etape 1: E45-Hobrovej – samlet anlægsbudget 1.107,0 mio. kr.
- Etape 2: Hobrovej-Nørholmsvej – samlet anlægsbudget 592,6 mio. kr.
- Etape 3: Nørholmsvej-Ny Lufthavnsvej (inkl. fjordkrydsningen) – samlet anlægsbudget 3.526,7 mio. kr.
- Etape 4: Ny Lufthavnsvej-E39 – samlet anlægsbudget 978,0 mio. kr.

Egholmlinjen skønnes at kunne anlægges på ca. 5 år.



Anlæg af etape 1 vil medføre en ny primær vejadgang til City Syd, og samtidig aflaste vejnettet i den sydlige del af Aalborg.

Anlæg af etape 1+2 vil dels medføre en ny primær vejadgang til City Syd, dels aflaste vejnettet i Aalborg Syd og i de centrale del af Aalborg.

8.2 Lindholmlinjen

Foreslås udbygget i 4 hovedetaper:

- Etape 1: E45-Hobrovej – samlet anlægsbudget 1.107,0 mio. kr.
- Etape 2: Hobrovej-Nørholmsvej – samlet anlægsbudget 697,6 mio. kr.
- Etape 3: Nørholmsvej-Ny Lufthavnsvej (inkl. fjordkrydsningen) – samlet anlægsbudget 4.253,7 mio. kr.
- Etape 4: Ny Lufthavnsvej-E39 – samlet anlægsbudget 914,0 mio. kr.

Lindholmlinjen skønnes at kunne anlægges på ca. 5 år.

Anlæg af etape 1 og 2 vil have de samme trafikale konsekvenser som nævnt for Egholmlinjen.

8.3 Østforbindelsen

Foreslås udbygget i 2 hovedetaper:

- Etape 1: Sønderbro Indføringen-Øster Uttrup Vej – samlet anlægsbudget 949,9 mio. kr.
- Etape 2: Øster Uttrup Vej-Motorvejskryds Vendsyssel (inkl. fjordkrydsningen) – samlet anlægsbudget 4.456,6 mio. kr.

Østforbindelsen skønnes at kunne anlægges på ca. 4 år.

Etape 1 og 2 foreslås anlagt sideløbende. Det vil være fordelagtigt for trafikafviklingen på E45, hvis etape 1 anlægges tidligt i udførelsesfasen.

9. Vejdirektoratets sammenfattende vurdering af forslagene til en 3. Limfjordsforbindelse

Konsekvenserne af de i VVM-redegørelsen skitserede forslag til en 3. Limfjordforbindelse er beskrevet i rapport 379-381 og sammenfattet i kapitel 12 i rapport 379.

De ca. 1.500 høringsvar, der er modtaget i den offentlige høring, kan i hovedtræk sammenfattes således:

- I høringsvarene fra de regionale og kommunale myndigheder – Region Nordjylland, Aalborg Kommune, Jammerbugt Kommune, Hjørring Kommune, Brønderslev Kommune, Vesthimmerlands Kommune og Mariagerfjord Fjord Kommune samt Kommunekontaktrådet for Nordjylland – anbefaler flertallet i regionsrådet og i byrådene en vestlig forbindelse, specifikt Egholmlinjen, mens mindretallene i rådene peger på en udbygning af E45 i en østlig forbindelse.



- En række myndigheder peger på specifikke forhold, der skal tages hensyn til i det videre arbejde (vandindvinding, Dall Kirke, højdebegrænsninger ved lufthavnen etc.).
- I mere end 1.300 høringsvar fra foreninger, borgere og grupper af borgere gøres indsigelse mod etablering af en vestlig motorvejsforbindelse som Egholmlinjen grundet hensyn til natur og rekreative forhold, støj, barrierevirkning m.v.
- I ca. 75 høringsvar fra borgere og grupper af borgere peges på en vestforbindelse som den mest hensigtsmæssige 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. ud fra trafikale hensyn (aflastning af E45 og bymidten i Aalborg) og ønsket om at mindske miljøbelastningen (støj og luftforurening m.m.) langs E45.
- En række høringsvar indeholder forslag til andre måder at løse fremtidens trafikale udfordringer på end ved at udbygge E45 eller etablere en ny vestlig forbindelse. I stedet peges på en kraftig udbygning af den kollektive trafik og af cykeltrafikken, udbygninger af trafikalt hårdt belastede stats- og kommuneveje, som f.eks. Høvejen og Thistedvej, kombineret med trafikledelsessystemer, bedre vejbetjening til City Syd m.m. I nogle høringsvar sættes der spørgsmålstegn ved de opstillede forudsætninger om den forventede trafikale vækst i regionen og på tværs af Limfjorden.
- Et mindretal i Aalborg Byråd samt ca. 30 høringsvar peger på forslaget "Den Bedste Vej" som den mest hensigtsmæssige løsning til en 3. Limfjordsforbindelse. Vejdirektoratet har vurderet forslaget ud fra kapacitetsmæssige, vejtekniske og økonomiske forhold og konkluderet, at forslaget er mindre hensigtsmæssigt – og omtrent lige så dyrt – som det i VVM-redegørelsen beskrevne forslag til en østlig forbindelse.
- I mange høringsvar gøres indsigelse mod Lindholmlinjen på grund af det meget betydelige indgreb i hele Vestbyens bystruktur, og kun ca. 25 høringsvar anbefaler Lindholmlinjen.

På baggrund af VVM-redegørelsens vurderinger samt de bemærkninger, der er modtaget i den offentlige høring, er nedenfor anført Vejdirektoratets sammenfattende vurdering af forslagene til en 3. Limfjordsforbindelse, med særlig vægt på forslagenes trafikale, miljømæssige, anlægs- og samfundsøkonomiske konsekvenser.

De vestlige forslag

En vestlig forbindelse vil betyde, at der anlægges en ny 4-sporet motorvej vest om Aalborg. Ved Limfjorden vil Vestforbindelsen i år 2020 få en hverdagsdøgntrafik på ca. 32.000 køretøjer for Egholmlinjen og ca. 37.000 køretøjer for Lindholmlinjen. Samtidig vil Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen blive aflastet for henholdsvis 18.000-21.000 og ca. 8.000-16.000 køretøjer i 2020. Lindholmlinjen giver den største aflastning af Limfjordsbroen, mens Egholmlinjen giver den største aflastning af Limfjordstunnelen.

For regionen som helhed vurderes det, at udviklingsmulighederne bedst sikres med en vestlig linjeføring. Samtidig vil den give en lettere og hurtigere adgang til vigtige regionale funktioner som Aalborg Lufthavn og centerområdet City Syd.

Vestforbindelserne vil medføre støjbelastning i områder, der i dag har ingen eller kun lidt støj fra vejtrafik. Til gengæld vil de vestlige forbindelser medføre, at der sker en reduktion i det samlede antal støjbelastede boliger i Aalborg-området.



Egholmlinjen vil med de forudsatte støjreducerende tiltag medføre en reduktion af den samlede støjbelastning i Aalborg-området, idet støjbelastningstallet (SBT) alt i alt vil blive reduceret med ca. 18 % i forhold til en situation uden en ny fjordforbindelse i 2020. Med Lindholmlinjen vil støjbelastningstallet blive øget med ca. 2 % i forhold til Basis 2020, som følge af at nogle boliger får et højere støjniveau.

Begge de vestlige forbindelser skal anlægges i områder, hvor der for størstepartens vedkommende ikke findes store infrastrukturanlæg i dag. En ny motorvej vest om Aalborg vil derfor være et markant nyt element, og motorvejsanlægget vil påvirke landskabet og naturen i væsentlig grad – mest med Egholmlinjen, og i mindre grad med Lindholmlinjen.

Der er derfor i forslagene til en vestforbindelse indarbejdet tiltag, der medvirker til at afværge eller kompensere de miljøeffekter, som vejanlæggene ellers kunne afstedkomme. Dette gælder såvel i forhold til udformningen af de færdige anlæg som ved udførelsen af disse.

Med de i projektet forudsatte kompenserende foranstaltninger og afværgetiltag vurderes den økologiske funktionalitet at kunne opretholdes, ligesom det vurderes at motorvejsanlægget kan etableres uden at der sker ændringer, som vil påvirke gunstig bevaringsstatus for de arter, der udgør udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Derfor vurderes forslagene at kunne realiseres uden at skade integriteten af Natura 2000-området vest for Aalborg.

Anlægsudgifterne til etablering af en 3. Limfjordsforbindelse, opgjort som samlet anlægsbudget, er opgjort til henholdsvis ca. 6,2 og 7,0 mia. kr. for Egholmlinjen og for Lindholmlinjen.

Egholmlinjen og Lindholmlinjen har begge en positiv samfundsøkonomisk rentabilitet, og begge med en intern rente på ca. 7,7 % (med indregning af det samlede anlægsbudget).

Foranlediget af forslag i høringsfasen har Vejdirektoratet tilkendegivet, at man inden for rammerne af VVM-undersøgelsen ved en eventuel videre projektering af et vestligt forslag vil vurdere følgende justeringer af forslagene i forhold til de i VVM-redegørelsen skitserede linjeføringer for de vestlige forslag:

- En lidt vestligere linjeføring mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej
- Eventuel nedgravning af motorvejen mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej, og anlæg af en mindre støjvold langs østsiden af motorvejen
- En lidt nordligere placering af tilslutningsanlægget ved Nørholmsvej (kun for Egholmlinjen)
- Justering af forlagte veje, af hensyn til vandindvindingsinteresserne i Aalborg Kommune

Baseret på Vejdirektoratets vurderinger og de modtagne hørings svar anses Egholmlinjen at være den mest hensigtsmæssige løsning for en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Østforbindelsen, med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel

Såfremt en 3. Limfjordsforbindelse etableres ved udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel, vil der på et hverdagsdøgn i 2020 køre ca. 93.000 køretøjer igennem tunnelerne, og Limfjordsbroen vil blive aflastet for ca. 1.000 køretøjer pr. døgn.



En Østforbindelse med udbygning af E45 og udbygning af støjafskærmning m.v. vil medføre en reduktion af støjbelastningstallet med ca. 3 % i forhold til Basis 2020.

Af de 3 forslag til en 3. Limfjordsforbindelse vil en udbygning af E45 og en ny paralleltunnel påvirke naturen mindst.

Østforbindelsen med en ny paralleltunnel vil til gengæld have de største konsekvenser m.h.t. arealindgreb og de samlede udgifter til arealerhvervelse.

Anlægsudgifterne til etablering af en 3. Limfjordsforbindelse, opgjort som samlet anlægsbudget, er for Østforbindelsen opgjort til ca. 5,4 mia. kr.

Østforbindelsen har en negativ samfundsøkonomisk rentabilitet, med en intern rente på 2,2 % (med indregning af det samlede anlægsbudget), hvilket er lavere end den forudsatte kalkulationsrente på 5 %.

Henvendelserne i den offentlige høring har ikke givet anledning til at overveje ændringer af det i VVM-redegørelsen beskrevne forslag til en Østlig forbindelse. Men Vejdirektoratet har i forbindelse med behandling af høringssvarene vurderet en alternativ løsning – ”Den Bedste Vej” – til en østlig forbindelse, jf. bemærkningerne ovenfor.

Valg mellem en vestlig og en østlig forbindelse

Ud fra en samlet afvejning af fordele og ulemper ved Egholmlinjen og ved en østlig forbindelse med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel er det Vejdirektoratets vurdering, at en 3. Limfjordsforbindelse mest hensigtsmæssigt og som den mest fremtidssikrede løsning anlægges som beskrevet for Egholmlinjen, dvs. som en 4-sporet motorvej mellem E45 og E39, ført vest om Aalborg og over Egholm, og med indbygning af alle de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen.

