

Til Folketingets Transportudvalg

Kommentar vedr. ny VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse

Aalborg, 28. marts 2021

Debatten om en ny 3. Limfjordsforbindelse raser igen, og i det følgende vil vi - en gruppe borgere - gerne fremhæve tre problematiske forhold, som udvalget bør være særligt opmærksom på.

Nordjyderne er imod en Egholmlinje

Vejdirektoratet (VD) har for tiden en høring igang om VVM-redegørelsen for en ny 3. Limfjordsforbindelse. De fleste nordjyder er meget enige i behovet for en ny 3. forbindelse, men ikke enige om, hvor den skal gå. Dette faktum skal Transportudvalget være opmærksom på.

Rigtig mange nordjyder noterer med stor beklagelse, at den opdaterede VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse alene omhandler Egholm-linjen, og dermed helt undlader en revurdering af en ny østforbindelse (forstærkning af den eksisterende tunnelforbindelse ved E45). Vi er vidende om, at der blandt nogle partier i folketinget i 2014 blev indgået en stemmeaftale, hvor der peges på vestforbindelsen frem for en østlig forbindelse, og at denne beslutning har været retningsgivende for VD's nye undersøgelse.

Beklagelsen skyldes flere forhold. For det første er over halvdelen (53%) af den nordjyske befolkning (modsat nogle få snes lokalpolitikere) notorisk imod en vestforbindelse, som det blandt andet er fremgået af en opinionsundersøgelse fra Jysk Analyse fra november 2019. Hasseris Grundejerforening foretog for det andet også i 2019 en selvstændig medlemsundersøgelse, hvor 512 af foreningens 1650 medlemmer udtrykte deres holdning. Her var 55% for en østforbindelse og kun 34% for Egholm-linjen (se www.hasseris.dk).

Et tredje problematisk forhold - som allerede fra mange sider blev påpeget ved VVM-processen i 2011 - er, at den notorisk mest trafikskabende del af udviklingen i Aalborg rykker mod øst, hvorved en forstærkning og udbygning af en østforbindelse trafikmæssigt synes meget oplagt at få undersøgt nærmere. Denne udvikling er siden 2011 blot blevet forstærket med øgede industri- og havneaktiviteter, nyt supersygehus, universitet, masser af nye boliger, ny omfartsvej (Egnsplanvej) syd om Aalborg, ny højklasset RTB-bus forbindelse etc. i den østlige del af Aalborgs bymæssige område. I det østlige Nørresundby tæt på Limfjorden er ny boligbebyggelse igangsat på Stigsborgområdet, og der forventes op mod 4.000 boliger og 7.500 beboere over de kommende 20-30 år.

To nye rør i øst?

Ud over den massive folkelige modstand mod Egholm-linjen, er der også en anden væsentlig detalje som desværre overses fuldstændigt i debatten om 3. Limfjordsforbindelse: Det østlige alternativ, som Vejdirektoratet (VD) i 2011 fremlagde, var et projekt med 2 nye rør med hver 3 spor. Altså en løsning med i alt 6 spor. Dette svarer til en mulig 100% aflastning af den eksisterende tunnel. En god, langsigtet løsning, rent faktisk, men kun ganske få politikere - både lokalt og nationalt - er vist klar over dette forhold. Derfor er sammeligningen med Egholm-løsningen problematisk.

En 6 sporsløsning havde på daværende tidspunkt imidlertid aldrig tidligere været fremlagt. Man opnåede således med forslaget, at østforbindelsen ikke kunne konkurrere med en vestlig forbindelse på samfundsøkonomien. Ved at gøre det ene projekt meget dyrere blev det andet automatisk relativt billigere. VD pegede derfor på Egholmlinjen.

Pointen er, at et mindre projekt med blot 1 ekstra rør og 3 spor - som diskuteres i dag - stadig vil kunne aflaste den eksisterende tunnel med 50%, hvilket er mere end dobbelt så meget, som Egholmlinjen vil gøre. 3 spor er også billigere end 6. Herved vil samfundsøkonomien falde ud til

fordel for østforbindelsen. Laver man tilmed en "smart" løsning med reversible spor dag/aften, opnår man en næsten 100% kapacitetsaflastning af den eksisterende tunnel blot med 9 spor i alt.

VD slog allerede i 2011 fast, at størstedelen af den fjordkrysende trafik skabes fra Østvendssyssel; Det peger naturligt på østforbindelsen som bedste projekt, jvf. den ovenfor beskrevne udvikling.

Ydermere er Egholmlinje-projektet jo slet ikke "gjort færdigt" med motorvejsforbindelse også til E45 i Vendsyssel. Mange overser dette faktum. Men dén trafikforbindelse er jo uhyre relevant. Også i fremtiden vil der opstå trafikpropper i den eksisterende tunnel. Mange bilister vil så være henvist til at tage en gedesti på tværs mellem E39 og E45. Gøres projektet færdigt, skrider samfundsøkonomien for Egholmlinjen dog fuldstændigt. VD medgav på et borgermøde den 23. marts, at denne trafikløsning er mere robust, men at der ikke er regnet på den.

Transportudvalget bør derfor hurtigst muligt tage skridt til at der også foretages en ny VVM-vurdering af østforbindelsen. Anmod meget gerne VD om at regne på både 3 og 6 spor. Det sidste vil selvsagt løse alle de mange trængselsproblemer ved fjordkrydsningen mange årtier frem.

Støj fra motorveje er særlig slem

Støj er notorisk helbredstruende. En helt ny vej vest om Aalborg vil skabe en masse ny støj, mens støjen på den eksisterende E45-linje næsten reduceres., da Egholmlinjen kun marginalt aflaster denne trafikåre. Aalborg er i forvejen af det Europæiske Miljø Agentur (EEA) kåret som Danmarks mest trafikstøjplagede by. En ny motorvej vest om Aalborg giver derfor støjmæssigt en masse tabere, men ingen vindere.

Det vil desuden være markant billigere kun at skulle støjdampe én motorvej (den eksisterende E45) frem for to.

Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må alle borgere i Danmark anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt som en selvfølge anvender f.eks. WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB. VD henviser i VVM-rapporten pligtskyldigt til denne WHO-anbefaling, men bruger den ikke, idet man henholder sig Miljøstyrelsens vejledende grænse på 58 dB, der tillader næsten fire gange så meget støj. VD skal således højere oppe fra i systemet - dvs. fra opdragsgiver - have at vide, at det ikke længere er nok at anvende Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse, men at WHO's grænse bør anvendes.

Ydermere anvender VD besynderligt nok ikke den viden om netop motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", rapport 551-2016). Heraf fremgår, at "*Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje*". I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB altså trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB.

Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. Et fuldstændigt urealistisk lavt tal. Alene i bebyggelsen i Sofiendal Enge, som ikke fremgår på flere af undersøgelsens kortskitser, er der ifølge gældende planrammer givet plads til ca. 1.200 nye boliger, hvor af hovedparten allerede er opført og ibrugtaget. Alle disse boliger vil blive slemt støjplagede. Anvender man WHO's 53 dB-grænse, vil 26.000 beboere i Aalborg Vest blive belastet af støj ved jævn vestenvind.

Med venlig hilsen en gruppe bekymrede borgere i Aalborg og omegn

Hanne og Thorkil Neergaard, Mester Eriks Vej

Kjeld Lang, Solkrogen

Jens Kruhøffer, Nørholm

Kelvin Baadsgaard, Vaarst

Kristoffer Bartholdy, Rendsburggade

Britta og Stig Magnussen, Solbyen