



Til Vejdirektoratet Indsigelse vedr. opdateret VVM-undersøgelse om en 3. Limfjordsforbindelse af februar 2021.

Aalborg, den 28. marts 2021

INDSIGELSE

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening har med interesse læst Vejdirektoratets reviderede VVM-undersøgelse om den 3. Limfjordsforbindelse, offentliggjort februar 2021. Af det følgende fremgår Grundejerforeningens indsigelsespunkter.

1. Hasseris Grundejerforening ønsker indledningsvist at slå fast, at Grundejerforeningen er enig i behovet for at få etableret en ny og bedre nord-syd forbindelse ved Aalborg mellem Vendsyssel og Himmerland. Formålet hermed skal være, at den stigende regionale og lokale trafikmængde i Nordjylland og Aalborgområdet kan afvikles bedre. Ligeledes er formålet at sikre, at særligt Vendsyssel ikke afkobles fra erhvervs- og samfundsudviklingen i det øvrige Danmark.
2. Hasseris Grundejerforening skal ikke undlade at bemærke, at øget trafik ikke er et mål i sig selv i en tid, hvor klimaet og miljøet er stærkt under pres; tværtimod. Både anlæg og brug af nye motorveje har historisk haft den konsekvens, at trafikken og klimabelastningen blot er steget endnu mere. Denne udvikling omtales nogle gange - også af Vejdirektoratet - positivt som "trafikspring", men en forstærket, ressourcekrævende udvikling er grundlæggende ikke i samklang med en grøn klimadagsorden. På den anden side erkender Hasseris Grundejerforening, at biltrafik og individuel transport i en tyndbefolket region som Nordjylland er helt uundværlig for at få hverdagen og samfundslivet til at hænge sammen, da selv en stærkt forbedret kollektiv trafik aldrig vil kunne levere samme trafikmæssige løsning. I dette lys sætter vi vores lid til, at individuel biltrafik i fremtiden vil blive stadig mere klimavenlig med øget eldrift, brintbiler og nye grønne PtX-brændstoffer mv.
3. Hasseris Grundejerforening noterer med beklagelse, at den opdaterede VVM-undersøgelse alene omhandler Egholm-linjen, og dermed helt undlader en revurdering af en ny østforbindelse (forstærkning af den eksisterende tunnelforbindelse ved E45). Vi er klar over, at der blandt nogle partier i folketinget i 2014 blev indgået en såkaldt stemmeaftale, hvor der peges på vestforbindelsen frem for en østlig forbindelse, og at denne beslutning har været retningsgivende for Vejdirektoratets undersøgelse. Beklagelsen skyldes flere forhold. For det første er over halvdelen (53%) af den nordjyske befolkning notorisk imod en vestforbindelse, som det er fremgået af en opinionsundersøgelse fra Jysk Analyse fra november 2019. Hasseris Grundejerforening foretog for det andet også i 2019 en selvstæn-

dig 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 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 og den eksisterende tunnel er ny boligbebyggelse igangsat på Stigsborgområdet, og der forventes op mod 4.000 boliger og 7.500 beboere over de kommende 20-30 år.

4. Ud over den folkelige modstand mod Egholm-linjen, er der også en anden væsentlig detalje overses desværre 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 borgere og politikere - både lokalt og nationalt - er vist klar over dette forhold. Pointen er, at et mindre projekt med blot 1 rør og 3 spor - og gerne med "vendbar" trafik morgen og aften som ved Elb-tunnellen - stadig vil kunne aflaste den eksisterende tunnel med min. 50%, hvilket er mere end dobbelt så meget, som Egholmlinjen vil gøre. 3 spor er også billigere end 6. Herved vil den samfundsøkonomiske beregning falde ud til fordel for østforbindelsen.
5. Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening har med udgangspunkt i VVM-materialet og den aktuelle situation i Aalborg/Nordjylland anno 2021 diskuteret forskellige linjeføringer for en ny nord-syd forbindelse. I bestyrelsen er der et flertal, som støtter en tredje Limfjordsforbindelse i form af en forstærket og udbygget tunnelloøsning i øst og et mindretal, der går ind for en Egholmlinje.
6. Der er enighed i bestyrelsen om, at det i VVM-redegørelsen fremlagte forslag til en Hasseris-Egholm-Nørresundby motorvej ikke er acceptabelt. Dette uagtet, at Vejdirektoratet i rapporten tilskriver en skitseret ændring af den oprindelige linjeføring en indsigelseskommmentar fra netop Hasseris Grundejerforening i forbindelse med høringen i 2011: nemlig vejen rykkes længere mod vest.
7. **SÅFREMT** partierne i folketinget alligevel trods de nævnte forbehold skulle beslutte sig for Egholmlinjen uden at først at VVM-vurdere også en østforbindelse, da har Hasseris Grundejerforening følgende konkrete indsigelser til projektet:
 - a. Der skal gøres meget mere for at støjdampe trafikken fra motorvejen op mod Hasseris og Sofiendal, end der lægges op til. Vi finder slet ikke, at Vejdirektoratets redegørelse for støj er retvisende overfor den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris, Sofiendal og Skalborg området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge samt i Dall. Vestenvinden er meget fremherskende ved Aalborg og vindretningen er i vest/sydvest i ca. 70-75 % af dagene i et kalenderår, og den vil føre uacceptable støjgener langt videre ind i byområdet end anskueliggjort i undersøgelsens kortbilag. Det er

- også misvisende, grænsende til det manipulerende, at der kun vises støj i en afgrænset zone fra motorvejen - her holder støjen jo ikke pludseligt op.
- b. Med den viden, der i dag foreligger internationalt om støjs helbredstruende effekter, må vi - som borgere og indbyggere i Aalborg - tilmed anno 2021 kunne forlange, at et nyt motorvejsprojekt i Danmark som en selvfølge anvender WHO's anbefalinger om, at støj fra vejtrafik skal holdes under 53 dB.
 - c. Ydermere anvender Vejdirektoratet besynderligt nok ikke den nye, vigtige viden om motorvejsstøj, som direktoratet selv har tilvejebragt og henviser til i et bilag i VVM-undersøgelsen: "Støjgener fra byveje og motorveje", rapport 551-2016). Heraf fremgår, at *"Mennesker bosiddende langs motorveje er væsentligt mere generede af vejstøj, i forhold til mennesker bosiddende langs byveje, når de er udsat for den samme vejstøjsbelastning på boligfacaden. 2-3 gange så mange mennesker langs motorveje føler sig stærkt generede i forhold til mennesker langs byveje. Beboere langs motorveje føler sig generede ved ca. 6-13 dB lavere støjniveauer i forhold til beboere langs byveje"*. I stedet for blot blindt at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB, burde disse 6-13 dB trækkes fra de 58 dB, hvorved støjgrænsen ville blive 45-52 dB. Kortet over støjgenerne kommer altså til at se meget anderledes ud end vist i VVM-rapporten, og vil omfatte flere tusinde stærkt støjberørte boliger i modsætning til de ca. 650 støjbelastede boliger, som VVM-undersøgelsen beregner sig frem til. Alene bebyggelsen i Sofiendal Enge, som i øvrigt dårligt nok fremgår på undersøgelsens kortskitser, er der iflg. gældende planrammer givet plads til ca. 1.200 nye boliger, hvor af hovedparten allerede er opført og ibrugtaget.
 - d. For at imødegå støjgenerne foreslår vi - som i 2011 - at motorvejen delvis nedgraves i en sænkning. Denne metode skal vælges frem for, som angivet i undersøgelsen, at den placeres oppe på en dæmning, idet støjen herfra får de bedst tænkelige betingelser for at kunne spredes uhindret. Dette bør ske på hele strækningen fra Ny Nibevej frem og frem til fjordkrydsningen. Ud over sænkningen skal der foretages andre tilstrækkelige foranstaltninger til sikring mod støj.
 - e. Hasseris Grundejerforening foreslår, som sikring af vejstøj ind mod byen fra broen over Nørredyb nord for Egholm, at den nye tunnel ved Egholm holdes under jorden fra indgangen på sydsiden af fjorden (ved Nørholmsvej) hele vejen under Egholm frem til ny opdukken på Nørresundbysiden. En linjeføring over Egholm samt en bro over Nørredyb vil give støjgener ind over Nørresundby, Midtbyen og Vestbyen i Aalborg.
 - f. Herved bevares også de unikke naturforhold og diverse dyr og rødlistearter på Egholm, ligesom den rekreative værdi af øen for lokalbefolkningen bevares. Hasseris Grundejerforening finder i denne sammenhæng ikke, at der i det fremlagte projekt tages nok hensyn til beskyttelse af naturen, herunder særligt flora, fugle og fauna. Egholm bevares med vores løsning som et lille øsamfund med færgeforbindelse til Aalborg, som det kendes i dag. Den skitserede lokalbro over Nørredyb kan spares væk. Linjeføringen ud for Hasseris er stadig for tæt på byen, og Hasseris Grundejerforening skal der-

for endnu engang foreslå, at vejen rykkes (endnu) længere mod vest på strækningen fra fjorden ud mod Ny Nibevej.

- g. Hasseris Grundejerforening mener desuden, det er en alvorlig mangel ved det fremlagte trafikprojekt, at der ikke via Egholmlinjen er forbindelse til den mest trafikerede motorvej i Vendsyssel, nemlig E45. Vejens nye bidrag til trafikafviklingen i regionen – ud over fjordkrydsningen - er alene at koble sig på den østlige del af Vendsyssel (E39) ud mod det i øvrigt tyndt befolkede Han Herred. Herved opfylder samfundet kun dårligt selve formålet med at etablere en ny nord-syd forbindelse, jf. ovenfor.
 - h. Ud over at Egholmlinjen – blandt andet af denne grund – ikke vil aflaste den eksisterende tunnelforbindelse med mere end beskedne 24% færre køretøjer, er der ikke i materialet redegjort for, hvordan man i praksis vil løse problemerne, når der også i fremtiden (og med en massiv trafik) vil ske uheld i tunnelen. Efter vores opfattelse vil der stadig kunne ske en massiv trafikophobning på E45, når en masse biler bliver fanget på E45 over kilometerlange strækninger i en sådan uheldssituation. Her vil bilerne – som i dag – søge ind gennem byen mod Limfjordsbroen og selvfølgelig også gennem byen ud mod en ny Egholmforbindelse. Men det er en kæmpe omvej, og tidstabet for biler og godstrafik bliver stort. Blandt andet vil Høvejen i Nørresundby slet ikke kunne afvikle trafikken mellem E39 og E45 i en sådan situation.
8. Hasseris Grundejerforening har bemærket sig, at Aalborg Kommune har budgetteret med 600 mio. kroner over 30 år som en hjælp til realisering af en ny 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Hasseris Grundejerforening er overbevist om, at disse penge vil kunne aktiveres, også i det tilfælde, man alligevel skulle beslutte sig for en opgradering af en østforbindelse i stedet for Egholm-linjen.

Venlig hilsen

Bestyrelsen for Hasseris Grundejerforening