

Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm? Tak, men nej tak!

Jeg vil på det kraftigste opfordre politikerne til at stemme nej til en motorvejsforbindelse over Egholm og gennem både Aalborg og Nørresundby.

Jeg er **alvorligt bange for de store konsekvenser**, denne linjeføring har. Den vil forringe byens miljø voldsomt på flere parametre og gøre uoprettelig skade på den bynære natur og de rekreative områder, der hver dag bliver brugt af en stor del af Aalborg/ Nørresundbys 140.000 indbyggere.

Der er foreslået **andre linjeføringer, som har langt mindre ulemper**, fx at tilføje et ekstra tunnelrør til den eksisterende tunnel under Limfjorden (Bypass-tunnelen), eller at lave en City-tunnel eller en Ådals-tunnel, også koblet på den eksisterende østlige motorvej.

Desuden udgør processen et **kæmpemæssigt demokratisk problem**.

Jeg vil uddybe dette ved at se på seks væsentlige problemstillinger:

- **Asbest**
- **Støj**
- **Rekreative områder**
- **Bynær natur**
- **Økonomi**
- **Demokratiet**

• **Asbestdeponi**

Det er **kendt og bevist**, at Eternitfabrikken i 70'erne brugte arealerne, som er projekteret til tilkørsel i Aalborg Vestby og Dall (syd for Aalborg), som **asbestdepoter**. Disse depoter var tænkt at skulle ligge for evigt forseglet i jorden, og asbesten, mente man, ville dermed ikke være skadelig. Dengang vidste man nok ikke bedre.

På Nørresundby-siden skal motorvejen gå gennem det nuværende rekreative område, som tidligere var losseplads, særligt for jord, sten, haveaffald og **tagplader**. Gå en tur rundt i byen og hør her, hvor mange, der har kørt deres asbesttage herud i forbindelse med renovering af husene. Det er ikke få.

Nu planlægger man at grave i disse depoter for at lave veje. Det er en katastrofe for Aalborg, som i forvejen har en høj forekomst af lungehindekræft. **Lungehindekræft er en sjælden kræftform, der forårsages af asbeststøv.**

De mennesker, der bliver ramt, har arbejdet på eternitfabrikken og har håndteret materialerne, som indbefattede asbest. Men det er også deres koner, som har håndteret vasketøjet og i øvrigt færdedes i området. Og det er de børn, der har boet og gået i skole ved siden af eternitfabrikken og leget i området, hvor asbesten dengang fløj frit fra fabrikken.

Benny Engelbrecht. Det er et arrogant svar, du gav i Folketinget, landets højeste talerstol, da du svarede Susanne Zimmer med, at du er sikker på, at der ikke vil blive fundet **enhjørninge**, når man graver i området. Nedladende, latterliggørende og arrogant, men også et tydeligt bevis på, at der mangler saglighed i denne sag.

Asbesten er der! Aalborg kommune har i løbet af det seneste år, da der blev blæst om sagen, sat afspærring op langs vandkanten, hvor asbesten ligger frit. Desuden er man begyndt at samle de stumper af tagplader op, som dukker op på stranden.

Børn, der legede i området i 80'erne og 90'erne beretter nu som voksne om, hvor sjovt det var at smadre eternitpladerne, der lå der, og bruge dem bl.a. til at slå smut med.

De mennesker, der har lungehindkræft eller er pårørende til dem, der er døde af lungehindkræft, **fortjener respekt!**

Og vi, der er beboere i Aalborg og Nørresundby, **fortjener at blive taget alvorligt**, når vi udtrykker vores bekymring om frit flyvende asbest.

• Støjproblemer

Det særlige ved Aalborg er, at byen ligger ved Limfjorden, og alle der har været her ved, at **det blæser** meget ind over det flade land i Nordjylland. Den fremherskende vindretning er fra vest, og med en motorvej i den vestlige del af byen vil lyden blive båret ind over vandet, hvor den vil give betydelige støjgener i hele området langs fjorden på begge sider af vandet.

Når man i dag går tur langs den nordlige side af fjorden, hvor man går langs med Egholm til det sted, der hedder Verdens Ende, kan man høre det knase i gruset, når der kører en bil på Egholm, og man kan let høre, når færgen lægger til derovre. Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig den **larm**, det vil give, hvis der i stedet for en enkelt bil i ny og næ vil være trafik på en firesporet motorvej hen over Egholm og Lindholm.

Den larm vil blive **båret ind over vandet** og give **betydelige gener** og have store **sundhedsmæssige konsekvenser** i en stor del af Hasseris, Mølholm, Aalborg Vestby, Lindholm og Nørresundby.

Og nej - det er ikke gjort med støjdæmpende asfalt og el-biler. Hvis bilerne kører med motorvejsfart, er det dækstøjen, der udgør det største problem.

I forvejen er Aalborg den **mest støjplagede storby** i Danmark. To tredjedele af beboerne her i byen lever i dag med støj, der overskrider de tilladte grænser. I de seneste år er der tilmed lavet en voldsom udbygning mod vest, så der nu bor markant flere mennesker, end da man startede på snakken om linjeføringen, i de områder, der vil blive nærmeste naboer til motorvejen. Man ved, at der er store **sundhedsmæssige risici** forbundet med en kontinuerligt støjpåvirkning. Det giver øget risiko for både hjerte-kar-sygdomme og kræft.

Ved at lave en vestlig motorvejsforbindelse så tæt på byen, bliver vores by klemt inde mellem to støjende motorveje, der presser os uanset hvilken vej, vinden blæser.

• Rekreative områder for byens beboere

På begge sider af fjorden og på Egholm er der nu **bynære rekreative områder**, der bliver flittigt brugt af byens borgere. Disse områders værdi bliver voldsomt forringet, hvis der bliver etableret en motorvej tværs igennem.

Det vil dels skyldes den larm, der kommer fra en motorvej, og som vil forpuste områderne. Dels vil det betyde, at der er dele af områderne, det vil være svært at komme til.

Det er essentielt for den fysiske og mentale sundhed, at der i en stor by som Aalborg er rekreative områder, som det er let at komme til.

De gåture, løbeture, mountainbike-ture og cykelture, som massevis af mennesker i dag har så stor glæde af, vil blive umuliggjort, hvis man vælger Egholm-løsningen.

Og når nu vi HAR så enestående områder inden for rækkevidde, hvorfor så ødelægge de unikke omgivelser? Hvor er miljøbevidstheden og CO₂ -**ansvarligheden**, hvis man vi have mennesker til at starte bilen for at komme ud i naturen?

• Bynær natur

På Egholm er der i dag en helt unik natur, og et stort område er udlagt til Natura 2000-område, hvor der lever flere arter af truede og beskyttede dyr og planter. Den Lysbugede knortegås og Strandtudsen er i forvejen pressede arter, der skal beskyttes. Motorvejen kommer til at gå lige op ad området, og det vil få en negativ indvirkning på det beskyttede område og dets dyr og planter.

Desuden er der i dag udelukkende økologisk landbrugsdrift på den del af øen, der er dyrket. Den vil blive negativt påvirket af forurening fra bilerne.

Det er en gave for en storby som Aalborg at have et lille stykke rigtig natur så tæt på, hvor man kan tage cyklen hjemmefra, sejle 5 min med færgen, og gå i land i en fantastisk stilhed, der kun forstyrres af fuglene.

• Økonomi og effekt

Vi er nødt til også at se på **økonomien** i denne sag. I et samfund, der må prioritere hårdt i velfærden, må man se nøje på, om der bliver skabt værdi for pengene, og derfor er det for mig ubegribeligt, at man vælger at gå videre med den dyreste løsning, der er foreslået.

Der bliver talt meget om trængselsproblemer i tunnelen på nuværende tidspunkt, men i realiteten drejer det sig kun om myldretidsproblemer morgen og eftermiddag. Det er irriterende, men forskere har foreslået flere løsninger, der kan afhjælpe denne problematik, fx at 'vende' trafikken med lys.

Der bliver også talt om problemer ved uheld i tunnelen, og det giver ganske rigtigt lang kø og pres på vejene inde i Aalborg og Nørresundby, når Limfjorden i stedet skal krydses via broen. Mange af uheldene er konsekvens af de særdeles rodede af- og tilkørselsforhold, der skaber mange farlige situationer. Dem ville man kunne vælge at ændre på.

Men når nu det er besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse, må man gøre det klogt - både økonomisk og effektmæssigt.

- En Egholm-forbindelse er estimeret at koste staten **7,2 mia kr.** (7.261.200.000. kr) i etablering. Desuden skal kommunen betale for ændringer af tilkørselsveje.
- Der er foreslået andre løsninger, som fx et ekstra tunnelrør til den nuværende østlige forbindelse (Bypass-tunnelen), som koster ca det halve, nemlig **ca. 3,6 mia kr.** og en City-tunnel, som ligeledes kobles på den nuværende motorvej.

Når man så ser på, hvilken **effekt** en Limfjordsforbindelse over Egholm vil have, er der nogle tal, der springer i øjnene:

- Vejdirektoratet estimerer, at Egholmforbindelsen vil kunne aflaste trafikken ad E45 gennem tunnelen med 17%
- Regeringen forventer trafikstigninger i de 10 år, anlægsperioden varer, som vil opsluge de 17%, der er vundet ved en vestlig forbindelse. Herefter står man så igen i den samme situation, som vi har nu.

Her er der brug for at stoppe op og tænke sig godt om! En dobbelt så dyr løsning, der ikke når at give effekt. Hvordan kan det blive det rigtige valg?

Det vil være relevant at lave en løsning, der er bedre og billigere!

Og det vil være relevant at bruge de sparede penge - eller nogle af dem - på **at lave støjdæmpende løsninger**, der får stor betydning for de mennesker, der i dag lever med støj fra motorvejen, der langt overskrider grænserne for, hvornår **støj er sundhedsskadelig**.

Det er vores alle sammens skattepenge, og vi beder om, at de bliver brugt på den allerklogeste måde!

• **Demokratiet**

Sidst, men ikke mindst, vil jeg pege på nogle demokratiske problemer, der er kommet frem i denne proces.

Vi har en trafikminister, der nedgør og latterliggør den utryghed, der er i forhold til de dødsensfarlige asbestdepoter.

- Desuden forsøger han nu at **besværliggøre vores mulighed** for at lave ordentlige, velbegrundede høringssvar ved at lave en helt utroligt kort proces på EN måned, som oven i købet ligger hen over julen. (Stor tak, Benny Engelbrecht, fordi du har givet os noget vigtigt at arbejde med i vores ferie, hvor vi ellers kunne have været sammen med familien og ladet op til en hurtigtgående hverdag igen lige om lidt). Det er uanstændigt!
- Det er beregnende og arrogant at lukke høringsfristen dagen efter, at det nyvalgte byråd har haft mulighed for at træde sammen. Der er altså ikke tid til en demokratisk proces med grundig debat.
- Men værst er, at han nu vil tilsidesætte alle muligheder for flere protester ved at *'regulere visse myndighedsforhold, samt fravige visse love og klageadgange'* for at *'sikre fremdrift i projektet'*. Det er en demokratisk katastrofe

Vi har en kommunal beslutning uden borgerinddragelse. Flere meningsmålinger viser, at et flertal af borgerne i Aalborg er imod en linjeføring over Egholm, men byrådet fastholder alligevel deres indstilling og nægter at lave en folkeafstemning. Vi forstår ikke, hvad begrundelsen er for at fastholde en forældet løsning, der ikke løser de kapacitetsproblemer, der er.

Vi har en kommune, der manipulerer, truer og betaler for en bestemt løsning.

I Aalborg har vi en kedelig forhistorie med **korrupsion og magtmisbrug**, og den er desværre ved at tegne sig igen. Aalborg er igen på vej ud over kanten ift. udbygningsplanerne, hvor der er krævet modydelser for byggetilladelser, og ift. højt placerede embedsmænd og politikere, inklusive borgmesteren, som har misbrugt kommunale midler til egen fordel.

Denne kommune har sammen med nogle af de nordenfjords kommuner lavet **'Aalborg-alliancen'**. En slags musketer-ed, hvor der blandt politikerne og erhvervsfolk er givet håndslag på at ville arbejde for vækst i Nordjylland. En alliance, man som virksomhed kan tilslutte sig og dermed få kommunale fordele.

Et af punkterne i grundlaget for Aalborg-alliancen er, at medlemmerne støtter den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, fordi det efter alliancens mening vil øge erhvervslivets vækst. Det opfattes som manipulerende, at der kun kan arbejdes for denne ene limfjordsløsning.

Gennem **Arbejdsformidlingen** er de ledige blevet præsenteret for en reklamevideo, som de har været eller følt sig tvunget til at forholde sig positivt til, hvis de vil i betragtning til jobs. Det er at opfatte som trusler.

Aalborg kommune har lovet **selv at skyde 600 mill. kr. i** motorvejsprojektet over Egholm. Begundelsen var at sætte skub i processerne og få politikerne på Christiansborg til at forstå, HVOR gerne vi vil have den forbindelse. Det er et spørgsmål, om det overhovedet er lovligt at få en kommune til selv at betale for statslige opgaver - det er i alle tilfælde uanstændigt at bruge 600 mill. af skatteydernes kroner, som skal tages fra alle de hårdt pressede velfærdsområder.

Vi har en VVM-proces, der skriger til himlen. Der indkom mere end 1500 indsigelser på den første høring i 2011, men de blev ignoreret. Der indkom 8700 indsigelser i den høring, der var i 2021. De er blevet ignoreret og end ikke læst og inddraget, inden transportforliget blev indgået. Processen giver indtryk af at være demokratisk og borgerinddragende, men er ren facade.

Man har valgt KUN at lave en VVM-undersøgelse af Egholm-forbindelsen. Man har i opdraget valgt at udelade de alternative muligheder. Det tyder - igen - på en skin-proces. Desværre!

Vi har et folketing, der skal beslutte på baggrund af fejlagtige og mangelfulde informationer.

BALANCE I REGNSKABET

Det er nødvendigt at se motorvejsnettet i et større perspektiv, for hvad er det **EGENTLIG**, man vil have ud af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm?

- Ofte nævnes trængselsproblemer i tunnelen, men i virkeligheden drejer det sig kun om to myldretider morgen og eftermiddag, hvor man kan risikere forlænget køretid. Forskere har beregnet øgede køretider, der på nuværende tidspunkt er på **op til 8 minutter i myldretiden**. Dette problem ville let kunne løses med et ekstra tunnelrør, som er en langt billigere løsning end Egholm-forbindelsen, eller en Ådals-tunnel eller en City-tunnel, som er de senest fremkomne forslag.

Det kan altså ikke være grunden til at vælge den dyreste forbindelse til 7 mia kr.

- Drejer det sig om at komme hurtigere frem til Jammerbugt og Hjørring? En Egholm-forbindelse vil blive koblet på E39, som går til de tyndt befolkede områder, og hvor der er meget lidt trafik. I så fald må man se på, at den vundne tid drejer sig om ganske få minutter.

Det kan ikke være grunden til at bygge en forbindelse til mere end 7 mia kr. i stedet for en af de billigere løsninger.

Så hvad er den virkelige grund? Det kan man kun gisne om, men to muligheder anes:

- En musketer-ed, der forpligter dem, der er medlem af klubben?
- En gammel beslutning, man ikke er mand nok til at vurdere og lave om, selvom det viser sig, at løsningen er dyr, utilstrækkelig og med voldsomme konsekvenser for mennesker og natur?

Vi er nødt til at gøre op, **hvordan disse personlige projekter balancerer** i forhold til flere faktorer:

- Hvor meget koster projektet i kroner? Egholm-løsningen er den markant dyreste.
- Hvor meget koster projektet i mistet værdi for alle, der bor i Aalborg - Nørresundby-området? Det er beskrevet ovenfor.
- Hvor meget koster projektet i værdi, som man aldrig får tilbage, i forhold til naturen og asbestforurening? Den skade, der sker, er uoprettelig.

Der er altså ikke balance, men en voldsomt stor ubalance i fordele og ulemper.

LØSNINGMULIGHED

HVIS man vil løse et trængselsproblem i Limfjordstunnellen, kan man med fordel

- udvide den eksisterende tunnelloøsning med et ekstra tunnelrør (Bypass-tunnelen) og på den måde aflaste Limfjordstunnellen
- Eller etablere en City-tunnel, der kan flytte trafikken fra Aalborg ad sin egen tunnel og koble den på motorvejen nord for Limfjorden. På den måde er det kun trafikken rundt om Aalborg, der skal igennem den nuværende tunnel.
- Eller lave en Ådals-tunnel, der leder en del af trafikken på E-45 under Aalborg.

Alle disse løsninger er **MARKANT BILLIGERE**, og man bør ofre dem opmærksomhed og få undersøgt både effekt og de miljømæssige konsekvenser.

Det vil give luft i økonomien til at

- overdække en større strækning af motorvejen og dermed løse de støjproblemer, der allerede nu er i den del af byen, der grænser op til den nuværende bynære motorvej.

Jeg vil bede om, at du, som er politiker og beslutningstager, tænker dig om en ekstra gang.

Et ja til anlægsloven vil betyde et ja til uoverskuelige konsekvenser nu og i al fremtid i og omkring Aalborg.

Et nej vil betyde, at der kan laves VVM-undersøgelser på andre løsninger, der er væsentligt billigere og uden de fatale konsekvenser for mennesker og natur.

Med venlig hilsen

Karen Maarup Grønning
Sydvestvej 4
9400 Nørresundby