

Hørings svar ang. Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Torben Knudsen

December 31, 2021

Indledning

Jeg bor i landsbyen Hvorupgård et par km fra E39. Afhængig af vindforholdene støjer den så meget, så det forringer vores livskvalitet. Det er den oprindelige årsag til, at jeg er engageret i placeringen af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Min motivering for nedenstående modstand mod en Egholms forbindelse er dog overordnet begrundet i hensyn til: globalt klima, lokalt miljø og natur, effektiv transport, dansk økonomi, støjgener i Aalborg kommune, drikkevand i Aalborg mm. Mine protester mod lovforslaget følger herunder.

Sammenfattende foreslår jeg, at der laves en ny VVM redegørelse, hvor Østlige alternative linieføringer er medtaget, og hvor asbest problematikken er medtaget. På denne baggrund bør der så laves et nyt lovforslag.

Fravigelse af anden lovgivning § 5-7

I lovforslagets høringsbrev står "På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet."

Det handler jo kun om en vej og ikke en pandemi eller andet akut. Det er udemokratisk at sætte klageadgang ud af kraft af hensyn til vejprojektets fremdrift. Det er udemokratisk at fjerne rettigheder fra Aalborg kommune. Det virker udemokratisk og forkert (grundlovsstridigt) at sætte nogen love ud af kraft i andre love. Er det nødvendigt at sætte affaldslovgivning ud af kraft for at undgå, at projektet stopper pga. asbest eller andet? Hvad er de konkrete behov?

Asbest

På linieføringen findes kendte asbestdepoter, som ifølge flere eksperter er stærkt problematiske og bør som minimum føre til et VVM tillæg (<https://www.geohav.dk/>). I følge avisen Ingeniøren vurderer juraprofessor i miljøret Peter Pagh, at det er ulovligt ikke at inkludere asbestdepoterne i VVM, og at der er EU retspræcedens for, at noget sådant kan gøre lov forslaget i strid med EU ret

(<https://ing.dk/artikel/professor-mulig-asbestforurening-kan-kraeve-ny-vvm-tredje-limfjordsforbindelse>)
Der bør laves en ny VVM redegørelse, der medtager asbest problematikken.

Økonomi

Egholmforbindelsen har den ringeste økonomi blandt alle projekter i infrastrukturplanen. Ekspertener anser det for sandsynligt, at økonomien er endnu dårligere end beregnet f.eks. Otto Anker Nielsen, der er professor ved DTU Transport (<https://ctwatch.dk/nyheder/klima/article13303923>).
ece).

For lægmand virker det da også umiddelbart, at en østlig løsning med en ekstra tunnel vil være en langt billigere løsning. Den har tunnelen til fælles med Egholmlinien, men Egholmlinien har så en ekstra lavbro plus 20 kilometer motorvej og en jernbane overføring ekstra, hvilket giver anledning til, at den bliver ca 2 Mia kr. dyrere. Der bør laves en ny VVM redegørelse med en økonomisk sammenligning af Egholmlinien og østlige alternativer. Danmark kan bruge 2 Mia bedre end at investere dem i en dårlig motorvej.

Trafik

Ifm. trafik er der også noget nemt forståeligt for meningmand. Hovedproblemet ifm. limfjordskrydsning er, at de nuværende to tunnelrør giver kø i myldretiden. Den nyeste VVM redegørelse har beregnet Egholmløsningens aflastning af den nuværende tunnel til 24%. Et ekstra tunnelrør vil betyde, at de to nuværende skal klare 2/3 af trafikken og således bliver aflastet med 1/3 eller 33%. Hvis dette ene rør kan "vendes" i myldretiden, betyder det, at kapaciteten i den retning går fra 1 til 2 rør således, at det nuværende rør aflastes med 50%. Egholmløsningens 24% aflastning kan således gøres en halv til en hel gang større vha. et ekstra rør.

Sidste VVM med alternative linieføringer er fra 2011 dvs. 10 år gammel. Aalborg har gennemgået en rivende udvikling i de 10 år. Langt det meste af udviklingen er sket i Aalborg øst. Der er bygget rigtig mange nye boliger. Aalborg universitet har udbygget betragteligt. Industrien har ekspanderet bla. ifm. produktion af vindmøllevinger og fundamenter. De store kontorarbejdspladser som Regionen, Danmarks radio og NOVI er også vokset. Det sidste nye bliver nu supersygehuset. Derfor er det nødvendigt at opdatere trafikanalyserne med den nyeste udvikling og få sammenlignet Egholm med mulige østløsninger. Disse bør inkludere den sidst nye udarbejdet af Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus fra AAU (<http://www.en-3-limfjordsforbindelse.dk/>).

Støj

Egholmløsningen vil give meget ny støj på de 20 kilometer, hvor der ikke før var vej. Dette problem bliver forværret af, at den skal ligge højt i områder med relativ høj "vandstand". Herudover skal den føres over banen ved Hvorup og køre på en lavbro mellem Lindholm og Egholm. En tunnellostning i øst vil medføre mere støj, hvor der i forvejen er meget. Noget af besparelserne ved østløsningen kan evt. bruges til støjbekæmpelse på den eksisterende motorvej.

Drikkevand

Egholmlinieføringen passerer over to vigtige drikkevands indvindingsområder i hhv. Lindholm og Drastrup. Dette taler også stærkt mod denne løsning.

Natur og fritid

Egholmlinieføringen passerer gennem vigtige naturområder især over Egholm, hvor der er vigtige arter, der er beskyttede. Rekreative aktiviteter går det også stærkt ud over. På de 20 km er der en del landområder, der bliver forringet. De bynære områder, der bliver meget benyttet, er området fra Lindholm strandpark vest på mod Aalborg lufthavn, Egholm, Aalborg fjordpark, Aalborg Marina og området vest herfor. De negative indvirkninger på natur og rekreative muligheder kan undgås med en østlig løsning.

VVM redegørelse

Fortalerne for Egholmløsningen argumenterer for, at alternative løsninger er behandlet og fundet ringere. Det er korrekt, men det er 10 år siden. Endvidere har Aalborg kommune medfinansieret den nyeste VVM redegørelse vist med et ønske om udelukkende at medtage Egholm forbindelsen. Dette er ikke betryggende. Der bør laves en up to date VVM med flere af de velbeskrevne alternativer til Egholmløsningen. Det er iøvrigt meget udemokratisk, at infrastrukturforliget med Egholmløsningen blev indgået, før de mere end 7000 VVM indsigelser var behandlet. Lige så udemokratisk er det, at der ikke er en uvildig ankeinstans, der kan behandle klager over VVM redegørelser i statslige anliggender. Det er der jo i kommunale anliggender. At lovforslaget så vil fjerne yderligere klageadgang, gør jo kun ondt værre, som det også er beskrevet i bagsidelederen i dagbladet Information 10/12 2021. Transportministeren har offentligt udtalt, at asbestsagen ikke kræver VVM behandling men kan håndteres i projektperioden. Dette er jo stik imod hovedideen med en VVM redegørelse og altså også muligvis i strid med loven. Det er således helt nødvendigt med en ny VVM redegørelse meget gerne med en mere demokratisk process.

Afslutning

Jeg håber meget, at de politikere, der læser dette, gør det grundigt og seriøst vurderer, om de vil stemme for denne lov, eller om ikke det er bedre for Danmark, at der bliver tilvejebragt et bedre beslutningsgrundlag.

Jeg står naturligvis til rådighed for spørgsmål og diskussion.

Med Venlig Hilsen

Torben Knudsen

Hvorupgårdvej 16 B, 9400 Nørresundby

email: tk@es.aau.dk tlf: 27879826