

Til Folketingets Transportudvalg

Indledning

Jeg skriver til dig som medlem af Folketingets Transportudvalg og i din funktion som borgernes 'vagthund' i forhold til at føre kontrol med Regeringens magtudøvelse, i et forsøg på at påvirke din stillingtagen til det forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse via øen Egholm, som snart kommer til behandling i Folketinget.

Der er rigtig mange gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. I det følgende vil jeg gå i dybden med de to grunde, som for mig er de væsentligste, nemlig at:

- den demokratiske proces i forbindelse med motorvejen er under al kritik og er ikke det danske folkestyre værdigt
- Trafikalt er det en meget dyr og dårlig løsning, som ikke er fremtidssikret og slet ikke harmonerer med grøn omstilling

Den demokratiske proces

Den "demokratiske" proces som er foregået omkring Egholmmotorvejen er dybt kritisabelt og sandsynligvis i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Processen er uacceptabel på mindst tre områder: a) Beslutningsprocessen fra 2011 til i dag, b) Selve lovforslaget og c) Høringen i forbindelse med lovforslaget.

Beslutningsprocessen

I 2011 blev der, på foranledning af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, lavet en VVM-redegørelse, som behandlede tre forskellige alternative linjeføringer for den 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere blev der lavet en Borgerhøring, som gav 1.500 svar, men da der ikke var lovhjemmel for hverken VVM-redegørelsen eller Borgerhøringen, blev svarene ikke brugt af hverken kommunen eller Vejdirektoratet.

I 2020 betalte Aalborg Kommune 2,5 millioner kr til Vejdirektoratet for at få en opdateret VVM-redegørelse men kun for én af de tre linjeføringer, nemlig Egholmmotorvejen. Denne betaling havde ikke lovhjemmel. I forbindelse med denne VVM-redegørelse blev der igen holdt en Borgerhøring – uden lovhjemmel og derfor uden at nogen brugte de i alt 7.800 svar, der blev indsendt til Vejdirektoratet, til noget som helst. I løbet af denne proces og inden hverken VVM-redegørelse eller borgerhøring var afsluttet, blev der indgået et Trafikforlig, hvor partierne, som var inviteret, blev enige om at de ville stemme for en Egholmmotorvej, åbenbart uanset hvad der måtte stå i VVM-redegørelsen og uanset hvilke svar Borgerhøringen måtte give anledning til. At Trafikforliget tilligemed var betinget af at Aalborg Kommune indvilligede i at betale et tilskud på 600 millioner kr til anlæg af statsvejen Egholmmotorvej, en betaling som der selvsagt ikke er lovhjemmel til, gør kun hele processen endnu mere uskøn.

Lovforslaget

Det lovforslag, som nu er fremlagt til behandling i Folketinget, fortsætter den uskønne og udemokratiske proces, især på to punkter: 1) Med forslaget til anlægslov får Transportministeren nærmest enerådige magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, især hvad angår miljø- og naturbeskyttelse samt affaldsloven. Således står der i Bemærkninger til lovforslaget følgende:

"De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger." (Bemærkninger til lovforslag, side 31)

En sådan blankocheck, som sætter normal lovgivning ud af kraft, er voldsomt problematisk og dybt uansvarligt.

2) Desuden sættes de normale klageadgange for borgerne ud af kraft. Dette er ligeledes udtrykt klart i Bemærkninger til lovforslaget:

"Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn" (Bemærkninger til lovforslag, side 102)

Sådan undergraves danske borgeres retssikkerhedsgaranti!

Begge beslutninger står klart udtrykt i Høringsbrevet:

"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 af hensyn til at sikre fremdrift i projektet." (Brev vedr. høring, 2021)

og begrundelsen for at forhindre klagesager lige så klart udtrykt i Bemærkninger til lovforslaget:

"Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet." (Bemærkninger til lovforslag, side 32).

Med to danmarkrekorder i høringssvar er det vel realistisk at forvente borgerklager i forbindelse med anlægget, men således med at snuptag at afskære danske borgere fra normale muligheder for at klage, er uacceptabelt i en retsstat som Danmark.

Høringen

Processen omkring denne høring, som for én gangs skyld har lovhemmel og dermed skal inddrages i beslutningsprocessen, er lige så uskøn som det ovenfor beskrevne forløb, og igen er der to problematiske punkter: 1) Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med svarfrist den 2. januar 2022, altså mindre end en måned, hvilket er meget kort deadline for et projekt i denne prisklasse. Høringen finder sted hen over jul og nytår, hvor de fleste danskere har andre ting at tænke på end motorveje. 2) Læg dertil at det ifølge brevet vedrørende høringen er Transportministeriet, som skal sammenfatte høringssvarene og skrive ministeriets vurdering af høringssvarene, der så skal fremsendes til Folketinget. Denne proces svarer til at sætte ræven til at vogte høns. Alt sammen peger det i retning af frem for alt at forsøge at undgå borgernes deltagelse i beslutningsprocessen.

Hele den ovenfor beskrevne proces omkring beslutningen, lovforslaget og høringen er uacceptabel i en retsstat som Danmark, og hvis vi ikke vil befinde os i selskab med lande som for eksempel Polen eller Ungarn, er der et påtrængende behov for at det danske Folketing lever op til sit ansvar om at føre kontrol med den til enhver tid siddende regering.

Den trafikale løsning

Egholmmotorvejen

Den trafikale løsning af trængselsproblemerne omkring Limfjordstunnellen, som Egholmmotorvejen tilbyder, er med 7.6 milliarder kr ikke alene den absolut dyreste løsning, men også den absolut dårligste,

idet den ifølge trafikberegninger og -estimer kun lige netop vil bringe trængslen i Limfjordstunnelen ned på nul, når den engang i 2032 er færdig, hvorefter trængslen vil stige igen, og i de mellemliggende ti år vil bilister stadig opleve trængselsproblemer. Og så harmonerer en motorvej slet ikke med Aalborg Kommune's ambitioner om at tænke "i grønne og fremtidssikre løsninger – og tør satse på nye transportformer." (Aalborg Kommune, 2018). Egholmmotorvejen er i den grad et udtryk for fortidens uduelige løsning på dagens og morgendagens transportproblemer.

Grønne løsninger på transportproblemer

Min personlige grundholdning til løsning af trafiktrængselsproblemer i et moderne grønt samfund er, at sådanne problemer bør løses ved hjælp af smarte og fremtidssikrede metoder, så som: samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser, billig fleksibel offentlig transport, f.eks. i form af små el-busser mellem pendlerparkeringspladser og bycentrum, elcykler og cykelstier etc., snarere end at bygge motorveje. Sådanne tiltag fungerer fint i andre storbyer rundt om i verden, og ville i en eller anden kombination i løbet af kort tid kunne løse de trængselsproblemer, som i dag gør livet surt for bilister i og omkring Aalborg.

Et forslag

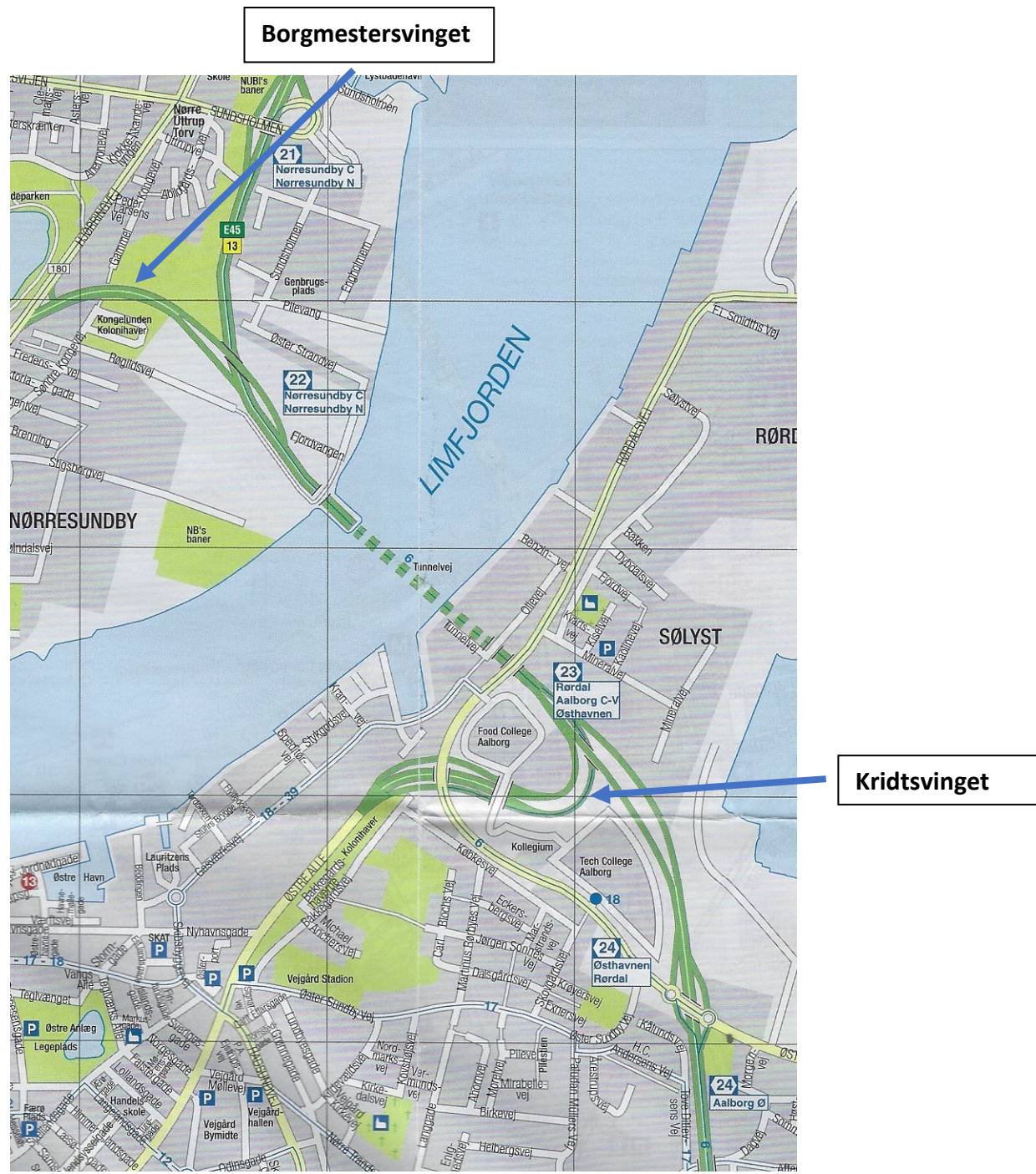
Men skal der bygges en motorvej, så foreligger der andre løsninger, som for eksempel, et tredje tunnelrør i Limfjordstunnelen, en tunnel længere øst for den nuværende Limfjordstunnel, hvor der for tiden sker stor udbygning af privat industri og offentlige arbejdspladser med det nye Supersygehus.

En løsning, som jeg godt vil beskrive lidt mere indgående, er City-tunnelen, et forslag til en væsentlig bedre og billigere løsning end Egholmmotorvejen, udarbejdet af Lektor Emeritus Anker Lohmann-Hansen, civilingeniør i trafik- og byplanlægning, Aalborg Universitet. Ved hjælp af nogle kort vil jeg nedenfor argumentere for denne City tunnel. Et par af kortene har jeg kopieret fra Lohmann-Hansens egen [præsentation af forslaget om en City-tunnel](#)

Første kort viser det bynære udsnit af den i VVM-redegørelsen foreslåede Egholmmotorvej, kortet er ca. 6,5 km i bredden. Læg mærke til hvordan Aalborg bliver omkranset af motorveje, med dertil hørende støj.



Det næste kort er et udsnit af et bykort for Aalborg, som viser noget der ikke fremgår af VVM-redegørelsens kort, nemlig tilkørselsvejene til Limfjordstunnellen, som de ser ud i dag. Det drejer sig om hh. Kridtsvinget på Aalborg-siden og Borgmestersvinget på Nørresundby-siden. Netop disse to ret komplicerede tilkørsler, hvor der sker sammenfletning af forskellige trafikstrømme til E45, er meget ofte skyld i trafikuheld og hændelser i tunnelen, med heraf følgende trafikpropper og trængselsproblemer.



Det tredje kort viser forslaget til en City-tunnel, som fører trafikken fra Aalborg Centrum gennem en ny tunnel i forlængelse af Østre Allé og vest for den eksisterende Limfjordstunnel. Forslaget tager udgangspunkt i den aktuelle trafikfordeling af trafikken gennem Limfjordstunnellen, fra hh. Aalborg Centrum via Kridtsvinget og fra E45. Sammenfletningen af disse to trafikstrømme i Kridtsvinget giver i dag anledning til uforholdsmæssigt mange trafikuheld og hændelser, som forsinker trafikken. City-tunnel forslaget fjerner Kridtsvinget og muliggør at Borgmestersvinget på Nørresundby-siden, som ligeledes giver anledning til uheld, også kan fjernes. Derved får Aalborg en E45-motorvej, byens trafikale hovedpulsåre, som fungerer gnidningsfrit. Kortet findes på side 5 i præsentationen af forslaget.



En City-tunnel vil medføre

- langt mere harmonisk trafikafvikling ved Limfjordstunnellen, således at daglige kødannelser undgås, og de talrige trafikuheld og hændelser reduceres mærkbart
- langt lavere anlægsudgift end ved etablering af Egholmmotorvejen – anslået 4,5 milliarder kr
- øget trafikale kapacitet på tværs af Limfjorden
- kun få miljømæssige problemstillinger - ingen inddragelse af uberørte arealer og natur
- genkoncentration, som reducerer den samlede støjbelastning, den samlede belastning med trafikuheld og den samlede visuelle belastning.

Afslutning

Der er mange andre gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende lovforslag, for eksempel:

- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt

- Estimeret 26.000 borgere i Aalborg, som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by, vil hvis motorvejen anlægges kunne se frem til et liv med sygdomsfremkaldende, stærk støj
- Der er stor risiko for alvorlig asbestforurening ved udgravning af en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, med uforudsigelige konsekvenser for borgernes sundhed
- Mindst seks bynære, rekreative grønne områder, incl. Egholm, vil ikke alene blive påvirket, men vil for de flestes vedkommende blive ødelagte som rekreative områder. Disse områder har været altafgørende for vores trivsel igennem de seneste to år med pandemi og restriktioner
- Eet af de grønne områder, som bliver påvirket, er de vandreservoarer hvorfra vi borgere i Aalborg får en tredjedel af vores drikkevand
- Levesteder for truede dyrearter, så som strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede i hht. både dansk og international lovgivning, bliver stærkt påvirkede og muligvis ødelagte.

Der kan argumenteres dybtgående for samtlige ovenstående gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. Jeg vil i stedet, som gammel Aalborgenser, der elsker min by, nøjes med kraftigt at opfordre dig til at tænke dig om og som ansvarlig Folketingspolitiker gøre hvad du kan for at sikre at diskussionen om den bedste og mest fremtidssikrede grønne løsning på trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen i Aalborg genoptages, til gavn for demokratiet og til gavn for Aalborgs borgere, både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms