



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 28, december 2021

**Vejdirektoratet
Folketingets partier**

Vedr. Høring over udkast til forslag om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Opsummering: En Egholmmotorvej til ca. 7 mia. kroner er klima-, natur-, og miljøødelæggende, unødvendig og tilmed "urentabel" efter Finansministeriets retningslinjer.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-analysen udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse. I denne analyse er den beregnede tidsgevinst igennem 50 år, omregnet til fiktive kr., sat til ca. 5 milliarder kr. kroner. Denne post er den største og helt afgørende i analysen. Analysen er gengivet her på side 2, men indgår beklageligvis ikke i forslag til anlægslov. Det er dybt kritisabelt.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-analysen også udarbejdet en følsomhedsanalyse "for at teste robustheden i samfundsøkonomien". Den beregnede tidsgevinst er, som det fremgår heraf, den afgørende parameter:

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. De forskellige resultater af følsomhedsberegningerne fremgår af Tabel 2. Tallene viser, at projektet svinger mellem at være rentabelt med stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. Den parameter, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten.

Kilde: VVM-analysen

Selvom følsomhedsanalysen, som er gengivet nedenfor, er afgørende for at vurdere kvaliteten af en samfundsøkonomisk analyse er den ikke gengivet og ej heller omtalt i udkast til anlægslov. Det er mildt sagt dybt kritisabelt.

Følsomhedsberegningerne viser at projektet er uacceptabelt – også med Finansministeriets målestok

Finansministeriet anser projekter med en forrentning på under 3,5 % som ”urentable”.

Som man kan se i følsomhedsberegningerne i tabellen nedenfor vurderes *hovedforslaget* til en forrentning på kun 3,3 % (varianten 3,5 %) og ved en 25 % lavere tidsgevinst falder den til 2,7 % (varianten 2,8 %). Også 10% højere anlægsudgift og en CO₂- pris på 1.500 kr. pr ton og 5.000 kr. pr ton bringer procenten for begge forslag endnu længere ned under de 3,5 %; *end hovedforslaget*.

| Følsomhed | Beregnet intern rente | |
|--|-----------------------|-----------|
| | Hovedforslag | Varianten |
| Hovedresultat | 3,3% | 3,5% |
| + 10 pct. anlægsoverslag | 3,1% | 3,2% |
| - 10 pct. anlægsoverslag | 3,7% | 3,8% |
| 25 pct. lavere tidsgevinster | 2,7% | 2,8% |
| 25 pct. højere tidsgevinster | 4,0% | 4,1% |
| CO ₂ pris på 1.500 kr. pr Ton | 3,3% | 3,4% |
| CO ₂ pris på 5.000 kr. pr Ton | 3,2% | 3,3% |

Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/projektet/samfundsøkonomi>

Denne tabel med resultatet af de samfundsøkonomiske beregninger af Egholmlinjen er heller ikke gengivet i udkastet til anlægsloven. Det er også yderst kritisabelt.

Table 1 - Samfundsøkonomisk resultat af Egholmlinjen

| mio. DKK | Egholmlinjen 2.3 Januar - Oprindeligt forslag | Egholmlinjen 2.3 Januar - Varianten |
|--|---|-------------------------------------|
| Anlægsomkostninger: | -5.793 | -5.595 |
| Anlægsomkostninger | -7.334 | -7.084 |
| Restværdi | 1.541 | 1.489 |
| Drifts- og vedligeholdelseeffekter: | -548 | -548 |
| Driftsomkostninger, vejinfrastruktur | -591 | -591 |
| Indtægter fra brugerbetaling, vej | 42 | 42 |
| Brugereffekter: | 5.998 | 5.998 |
| Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler) | 5.019 | 5.019 |
| Tidsgevinst, gods | 8 | 8 |
| Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler) | 977 | 977 |
| Brugerbetaling, vej: | -6 | -6 |
| Eksterne effekter: | 397 | 397 |
| Uheld | 89 | 89 |
| Støj | 316 | 316 |
| Luftforurening | 20 | 20 |
| Klima (CO ₂) | -27 | -27 |
| Øvrige konsekvenser: | 188 | 213 |
| Afgiftskonsekvenser | 514 | 514 |
| Arbejdsudbudsforvridding | -737 | -712 |
| Arbejdsudbudsgevinst | 411 | 411 |
| I alt nettonutidsværdi (NNV) | 242 | 465 |
| Intern rente | 3,3% | 3,5% |
| Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone* | 0,04 | 0,08 |

Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/projektet/samfundsøkonomi>

Der er kun dette korte afsnit som omtaler de samfundsøkonomiske beregninger:

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 3,5 %, og nettonutidsværdien er opgjort til 455 mio. kr. (FFL-2022, indeks 110,6).

Kun forrentningen og nettonutidsværdien for varianten er oplyst og der er, som tidligere nævnt, ingen oplysninger om følsomhedsberegningerne.

Hvorledes vil nettonutidsværdien (NNV) være ved en reduktion i tidsværdien på 25% og 50%?

En vurdering af effekten ved reduktion af tidsværdien med 25 eller 50 pct. er vigtig, fordi den beregnede tidsbesparelse gennem 50 år og prissætningen heraf er ”elastisk i metermål”.

En samfundsudgift på 7 mia. kr. skal ikke bygge på uklare antagelser og vurderinger om fremtidens trafikmængder og en opskruet timepris gennem årtier. Trafikmængderne i fremtiden kan blive mindre end forudsat i beregningerne. En lavere biltrafikmængde og lavere hastigheder kan fx skyldes, at tiltag for at begrænse klimaforandringer, hjemmearbejde, ”trafikmæthed” betyder, at biltrafikken ikke stiger som forudsat i den samfundsøkonomiske analyse. Det kan også skyldes, at der på et tidspunkt i fremtiden indføres restriktioner på trafikken på grund af dens klimabelastning og andre miljøgener.

Selvom de samfundsøkonomiske beregninger baseres på de politiske reguleringer, der er gældende på nuværende tidspunkt, er den reelle samfundsøkonomiske forrentning af projektet afhængig af, hvordan vilkårene de facto ser ud i fremtiden. Og her er det sandsynligt, at der indføres tiltag fx roadpricing, for at regulere trafikudviklingen. Og en opgivelse af ”free-flow” som beregningsgrundlag for trængselsberegninger ville også grundlæggende ændre de samfundsøkonomiske beregninger.

| Ny NNV ved reduktion af tidsværdi med 25 pct. | hovedalternativ | Variant |
|---|-----------------|---------|
| Opr tidsværdi | 5019 | 5019 |
| Reduceret tidsværdi | 3764 | 3764 |
| diff | 1255 | 1255 |
| Opr NNV | 242 | 465 |
| Ny NNV | -1013 | -790 |

| Ny NNV ved reduktion af tidsværdi med 50 pct. | hovedalternativ | Variant |
|---|-----------------|---------|
| Opr tidsværdi | 5019 | 5019 |
| Reduceret tidsværdi | 2510 | 2510 |
| diff | 2510 | 2510 |
| Opr NNV | 242 | 465 |
| Ny NNV | -2268 | -2045 |

Som man kan se bliver nettonutidsværdien (NNV) negativ allerede ved en 25 % lavere tidsværdi og ved 50 % lavere tidsværdi bliver det endnu mere katastrofalt for projektet. Det betyder, at alle følsomhedsberegninger med ”forrentning” under 3,5% ligger under det anbefalede *minimumsniveau*. Det betyder at alle beregninger med lavere tidsværdi, højere anlægspris og højere CO2 pris er ”urentable” efter Finansministeriets anbefaling.

Spørgsmålet er f.eks. også, hvilken *intern rente* man ville nå frem til dersom man beregnede tidsgevinsten 50% , 75% lavere og i en situation, hvor man helt så bort fra denne faktor?

Vi har kun kunnet beregne nettonutidsværdien for 25 % og 50 % lavere tidsværdi. Ikke ”renten”. Men med de beregningsværktøjer, som Vejdirektoratet har adgang til, vil I nemt kan lave en sådan beregning til brug for stillingtagen til projektet.

I forlængelse heraf ønskes vurderet, hvordan analysen ville være dersom en evt. trafikvækst blev begrænset på grund af hjemmearbejde, roadpricing eller lignende og en evt. trafikvækst ikke kom i myldretiden men på andre tidspunkter.

Et andet spørgsmål er, hvordan I har beregnet tidsgevinsten eftersom den skilte hastighedsgrænse jo er variabel på en betydelig del af E 45 gennem Aalborg ? Beskrivelsen af beregning af tidsgevinsten er i lovforslaget helt fraværende og i VVM-analysen meget kortfattet og udokumenteret. Derfor efterlyses en nærmere dokumentation og forklaring.

”E45 Nordjyske Motorvej ved Aalborg har en øvre hastighedsbegrænsning på 110 km/t, men en betydelig del af vejen har variabel hastighedsgrænse, som nedsættes ved tæt trafik. I Limfjordstunnelen er den øvre hastighedsgrænse dog kun 90 km/t.”

Et yderligere spørgsmål er hvordan beregningerne vil se ud, dersom man af kapacitetsmæssige og støjmæssige grunde satte hastighedsgrænsen til maksimalt 80 km/t på hele strækningen fra Bouet til Aalborg S. Og man samtidig af støjmæssige grunde fastlagde en maksimal hastighed på hele en evt. Egholm-motorvej til 80 km/t.



Ydermere forringes resultatet drastisk dersom man, som anbefalet af Industri og eksperter, medregner anlæg af infrastruktur i klimaregnskabet

Vejdirektoratet skønner jfr. nedenfor fra forslag til anlægslov, at der udledes ca. 272.000 tons CO₂ ved bygning af en Egholmmotorvej. Dertil kommer klimabelastningen ved drift og vedligeholdelse af motorvejsforbindelsen. Samt klimabelastningen ved kørslen på motorvejen.

Der skal anvendes råmaterialer, f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af disse medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂, luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv. For CO₂ vil anlæg af motorvejen give anledning til en global udledning på ca. 272.000 tons. Metoden bag denne opgørelse tager ikke højde for forventning om, at en fremtidig udvikling af produktionsmetoder vil indebære lavere CO₂-emission.

Kilde: Forslag til anlægslov

Regeringen har indtil nu nægtet at medtage klimabelastningen ved anlæg af veje i klimavurderinger.

Industri og eksperter: Anlæg af ny infrastruktur skal med i klimaregnskabet

Det er misvisende at vurdere klimaregnskabet for store infrastrukturprojekter uden at medtage den CO₂, som udledes i anlægsfasen.

Her uddrag af artikel i Mobility PRO 16. april 2021:

Politisk støtter blandt andre Venstre og Konservative at medregne klimabelastningen ved anlæg. Og professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen er enig:

»Der er mange af projekterne, hvor CO₂ i anlægsfasen udgør så stor en del, at projektets klimafordele risikerer at gå fløjten,« siger han.

Professor i miljøøkonomi på Aarhus Universitet Mikael Skou Andersen vil også have tallene på bordet. Men ikke i en livscyklusmodel – den nære fremtid er vigtigst, mener han:

»I stedet skal emissionerne ved anlæg opgøres og prissættes med omkostningen i nul-året,« siger han.

Det samme siger professor i energiplanlægning ved Aalborg Universitet Brian Vad Mathiesen. Det gør det nemmere at sammenligne med alternativer som intelligente trafikløsninger.

»Vi har en 70-procents reduktionsmålsætning i 2030. Og det kan jo ikke spredes 50-70 år ud i fremtiden. Ethvert ton CO₂ som udledes, er for meget,« siger han.

Også blandt andre miljøorganisationen Greenpeace og den grønne tænketank Concito skubber på for at få anlægsudledningerne med.

»Jeg er forbløffet over, at Transportministeriet ikke har det med, for vi er i en ny situation med en meget bred erkendelse af, at vi skal igennem en grøn omstilling. Men der er en gammeldags måde at gøre det her på, og det gør man så bare igen,« siger seniorkonsulent i Concito Henrik Gudmundsson.

Med udgangspunkt i eksemplerne i ovennævnte følsomhedsanalyse koster udledning af 272.000 tons CO₂:

Med en CO₂ pris på 1500 kr. pr. ton er prisen 408.000.000 kr.:

Med en CO₂ pris på 5000 kr. pr. ton er prisen 1.360.000.000 kr.:

I den samfundsøkonomiske analyse ovenfor er CO₂-udgiften sat til -27 millioner kr. fordi man har regnet med en gangs meget lav CO₂ pris. Dette beløb skal så erstattes med -408 millioner eller -1.360 millioner kr. Derved bliver projektet markant mere urentabelt.

Merforbrug af biler og fossile drivmidler tæller positivt den samfundsøkonomiske analyse

Bemærk også den positive post *Afgiftskonsekvenser på 514 mio. kr.* i den samfundsøkonomiske analyse. Den skyldes, at en ekstra motorvej genererer mere biltrafik og højere hastigheder, hvilket så betyder flere afgiftskroner ind for bilkøb og bilbrug. Alt med klima, miljø, støj og natur er glemt.

Vi kan ikke finde noget tilstrækkeligt beslutningsgrundlag når det drejer sig om et så dyrt og på alle måder indgribende projekt til mere end 7 milliarder kroner

Der bør laves langt flere følsomhedsberegningerne på baggrund af projektets størrelse, pris, beliggenhed, indgribende karakter, miljøbelastning og kompleksitet.

Eftersom tidsgevinsten er afgørende for beregningerne, er det naturligvis interessant, at blot 25% lavere tidsgevinst resulterer i en intern rente på mellem 2,7 og 2,8 %.

Unægtelig en anden sag end i VVM-analysen fra 2011, hvor tidsgevinsten ved en Egholmmotorvej blev takseret så højt, at forbindelsen blev beregnet til at have en intern rente på 7,8 til 9,2 %.

Det var dengang tidsgevinsten i 50 år blev beregnet ud fra en døgnanalyse, hvor der skete overflytning af trafik til en Egholmmotorvej døgnet rundt, selvom der det meste af døgnet ikke var skygge af kapacitetsproblemer i Limfjordstunnelen og på Limfjordsbroen.

Den anvendte metode har i den grad været så uanvendelig og misvisende, at det kan undre, at den har været benyttet og tilmed uden at det er fremgået af VVM-analysen fra 2011.

Denne beregningsmetode er heldigvis forladt (nu 10 tidsbånd), men den viser, at vi som borgere helt er prisgivet nogle beregninger, hvor de – normalt for offentligheden fuldkommen ukendte – forudsætninger i de samfundsøkonomiske beregninger bestemmer resultatet.

Da den postulerede samfundsgevinst ved at komme lidt hurtigere frem er vigtigere end natur, støj, CO₂-udslip, skatteborgernes penge, miljø og stort set alle mulige andre hensyn, er de nu brugte beregningsmetoder ikke rimelige.

På basis af en biltrafikprognose, med kraftig fremskrivning biltrafikkens omfang, beregner man i en samfundsøkonomisk analyse *nogle af effekterne* ved den fremskrevne trafik i 50 år. Det er beregninger, hvor selv små tidsbesparelser pr. bilist lægges sammen årtier frem i tiden og derefter ganges med en stadig stigende timepris.

Når man udregner "forsinkelse" på vejene i Danmark sammenligner man med højest tilladte hastighed. Det er en metode, som OECD på det kraftigste fraråder, fordi man ikke økonomisk, miljømæssigt og arealmæssigt kan bygge et vejsystem, der kan give "free-flow" døgnet rundt.

En samfundsøkonomiske analyse kan virke besnærende, idet den foregøgler faglighed og objektivitet. Men man skal ikke lade sig narre,

Nedenfor er et skema udarbejdet af lektor Per Homann Jespersen, RUC, der oplister, hvad der analyseres og ikke analyseres. Som man kan se i højre spalte er der mange helt afgørende faktorer, som slet ikke indgår i analyserne.

Listen til venstre ser lang ud, men man kan ikke se, hvordan faktorerne vægtes i analyserne. Der står f.eks. - måske lidt ubemærket - "tid". Denne faktor er den afgørende, idet den udgør op til 80-90 pct. af hvad man kalder benefit (nytte) ved et nyt vejanlæg.

Forslaget om en evt. Egholmmotorvej krænker alle de afgørende hensyn, som er nævnt i højre spalte og som altså ikke indgår i en samfundsøkonomisk analyse.

Elementer i samfundsøkonomisk analyse

Dette indgår i samfundsøkonomisk analyse

Anlægsomkostninger
Følgeinvesteringer
Restværdi
Gener i anlægsfasen
Brugergevinster
Økonomi
Tid
Eksterne effekter
Luftforurening
Klimapåvirkning
Uheld
Støj
Sundhedseffekter for cyklister
Driftsøkonomi (infrastrukturejer og operatør)
Afgiftskonsekvenser
Arbejdsudbudseffekter (tidl. Forvridningstab)

Dette indgår ikke i samfundsøkonomisk analyse

Barrierevirkninger
Landskab og bykvalitet
Grundvand
Rekreative områder
Natur og dyreliv
Grænseoverskridende effekter
Regionale, fordelingsmæssige konsekvenser
Regionaløkonomiske konsekvenser
Sociale omfordelingseffekter
Sammenhæng med eksisterende fysisk planlægning
Andre planmål
Positive sundhedseffekter



Kilde: Per Homann Jespersen Lektor, trafikplanlægning & trafikpolitik

Hændelser der udløser kødannelser. Trængsel i myldretiden

Begrundelsen for en Egholm-motorvej er i lovforslaget primært hændelser. Sådanne hændelser burde kunne reduceres uden en så voldsom investering med så alvorlige følger.

Dette korte afsnit i forslag til anlægslov er stort set det eneste i forslaget, som omhandler hvilke trafikale problemer der er:

3.2 Trafikale forbedringer og muligheder

I Aalborg og de omliggende områder er det omfattende vejnet mange steder hårdt belastet af trafik. På E45 i og omkring Aalborg registreres trængselsproblemer i myldretiden og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser.

Ved etablering af motorvejen vil den mest markante virkning på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen, ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettere adgang for medarbejdere, kunder og transport af varer mm.

Desværre er der ikke i lovforslaget konkrete oplysninger om hvordan situationen er i myldretiden på E 45 ved Aalborg.

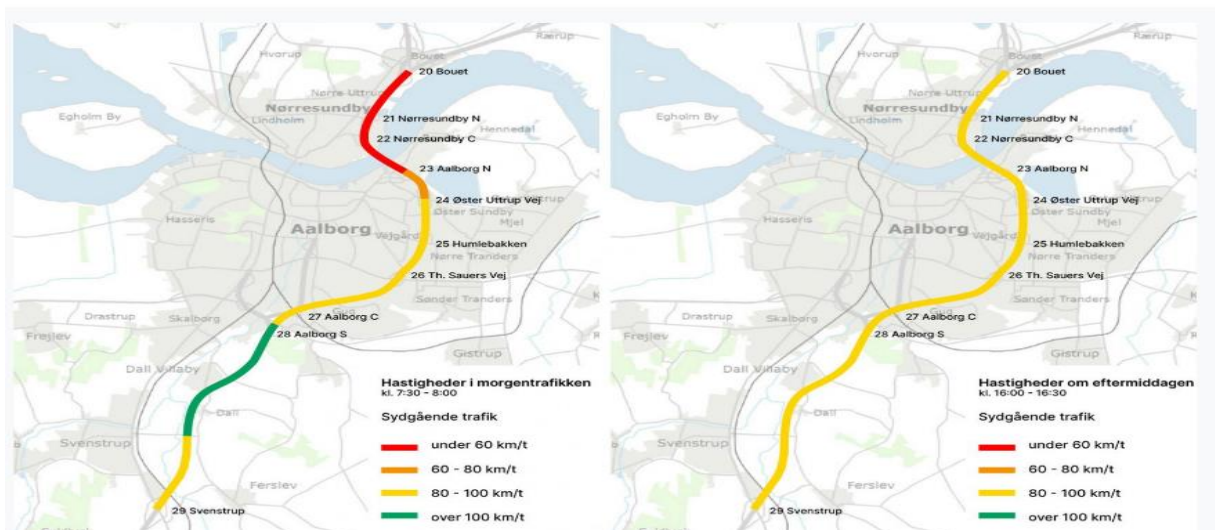
I VVM-materialet er der dog nogle oplysninger, som gengives i graferne nedenfor:

Af den første graf fremgår, at der bortset ganske korte tidsrum mellem 7.30 og 8.00 i sydgående retning, hvor hastigheden på en kort strækning kan være under 60 km/t, er hastigheden ret så høj. Ja, faktisk for høj hastighed i forhold til begrænse støjbelastningen.

Den første graf viser de hastighedsniveauer, som trafikanterne oplever henholdsvis morgen og eftermiddag. Den anden graf viser de kortvarige spidser i trafikken

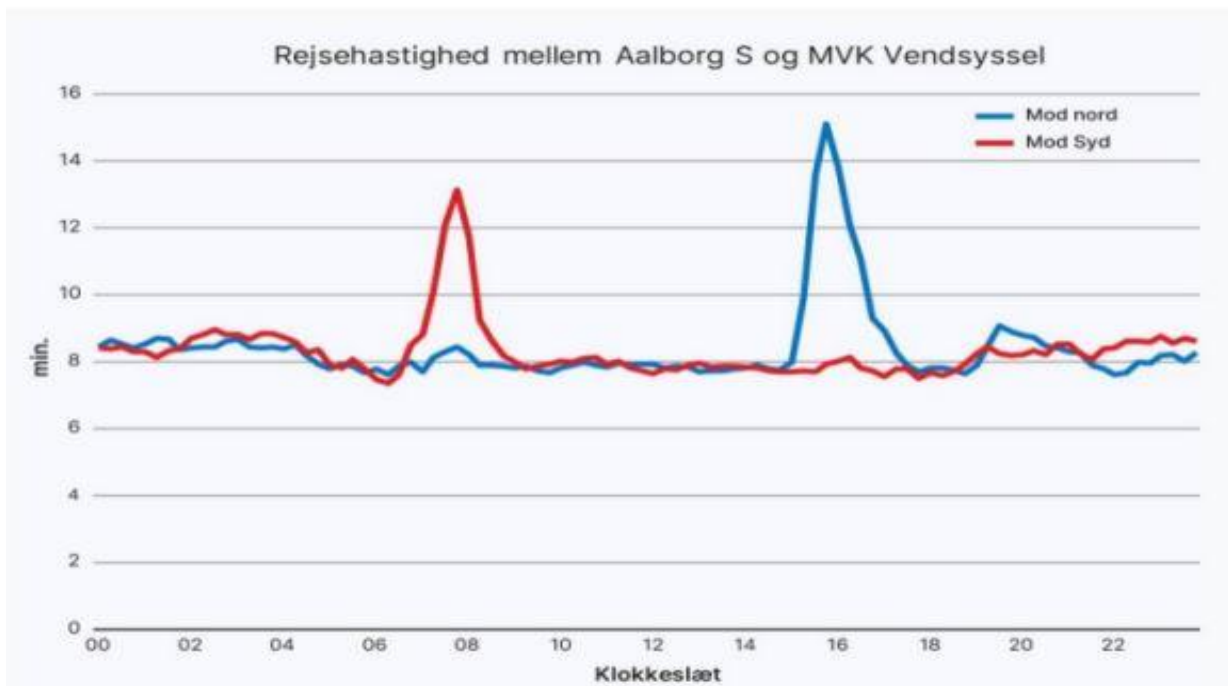
3. Limfjordsforbindelse VVM

Opdatering af VVM-undersøgelse



Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne>

Det må også bemærkes, at bilerne i myldretiden i gennemsnit kun har 1,05 person pr. bil. Denne meget lave kapacitetsudnyttelse er desværre ikke oplyst hverken i VVM-materialet eller lovforslaget. Det er ellers afgørende at kende problemernes omfang inden der investeres mere end 7 mia. kr.



Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne>

Til at løse det lille problem mod syd kort tid om morgenen er der fremsat et konstruktivt forslag til kun 5-10 mio. kr.

”Mindre kø i Limfjordstunnelen, et nu-og-her løsningsforslag til 5-10 mio. kr.

Sammenfatning: Med dette forslag vil de aktuelle køproblemer i myldretiden i Limfjordstunnelen kunne reduceres væsentligt, med større sikkerhed, fremkommelighed og stabilitet til følge. Pris : 5-10 mio. Kr.

Fra Frederikshavn og Hirtshals mod Aarhus: I sommeren 2014 vedtog Folketinget at etablere et 3. sydgående spor ved Limfjordstunnelen for at mindske kø og uheldsrisiko, og for at forbedre kapaciteten på E45 omkring Limfjordstunnelen i sydgående retning.

Denne forbedring til en pris af ca. 35 mio. kr. blev færdig i efteråret 2015, og siden har der ikke været køproblemer i tunnelen i sydlig retning. Længere mod nord, ved sammenfletningen imellem E39 og E45 ca. 2 km nord for tunnelen, hvor 4 baner bliver til 3, er der dog ofte kø om morgenen. Denne kø strækker sig helt frem til slutningen af tunnelen.

Kilde: <http://www.landcad.dk/Nu-og-her-Mindre-k%C3%B8-i-Limfjordstunnel.pdf>

Vejdirektoratet har venligst på opfordring sendt oplysninger om trafik time for time i Limfjordstunnelen. Vi har vel at mærke bedt om trafiktal fra før Covid-19 situationen. Eftersom det er afgørende oplysninger for at vurdere hvad der er af problemer burde det have fremgået af VVM-analysen og også af forslag til anlægslov

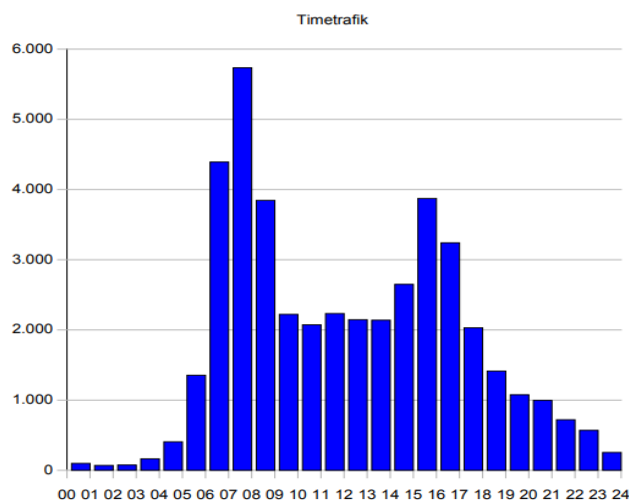
Eftersom kapacitet på en 6 sporet motorvej er op til 7.200 biler pr. time i hver retning kan man se at der ikke på noget tidspunkt er trafik nær dette niveau. Det er også værd at huske, at trafikken i ”spidstimen” som nævnt primært består af næsten tomme pendlerbiler. Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur. Alle tal for en hel uge kan ses her:

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Limfjordstunellen%20uge%2037%202019.pdf> .

| Mastra | | | TÆLLING : DØGNOVERSIGT | | Side | | 1 af 1 | |
|-------------|------------------|---|------------------------|--|----------------|--------------------|------------------|--|
| | | | Antal køretøjer i alt | | Udskr. | | 01.03.2021 11:25 | |
| | | | | | Resultater for | | Ar | |
| Målested | 80070294 | Nordjyske Motorvej nord for Limfjordstunnelen | | | Årsdøgn | 39.135 | | |
| Bestyrer | 0 | Vejdirektoratet | | | Julidøgn | 39.327 | | |
| Vej | 70-0 | Nordjyske Motorvej | | | Hverdagsdøgn | 43.435 | | |
| Lokalitet | 293/400 | Limfjordstunnel, syd for TSA 22 | | | Æ10høj | 4.207 | | |
| RetningSpor | - | Alle spor mod Århus | | | Talte dage | 322,3 | | |
| Køretøjsart | MOTORKTJ | Motor køretøjer | | | Trafiktype | By- og lokaltrafik | | |
| Periode | 09.09-09.09.2019 | (pro_v11_ek) | | | | | | |
| Kommentar | | AT6 | | | | | | |

Mandag 09.09.2019

| Time\Min | 0 - 15 | 15 - 30 | 30 - 45 | 45 - 60 | I alt |
|----------|--------|---------|---------|---------|--------|
| 00 - 01 | 34 | 25 | 22 | 18 | 99 |
| 01 - 02 | 21 | 12 | 17 | 20 | 70 |
| 02 - 03 | 16 | 18 | 18 | 24 | 76 |
| 03 - 04 | 33 | 41 | 44 | 46 | 164 |
| 04 - 05 | 62 | 97 | 111 | 137 | 407 |
| 05 - 06 | 187 | 321 | 419 | 428 | 1.355 |
| 06 - 07 | 567 | 930 | 1.406 | 1.489 | 4.392 |
| 07 - 08 | 1.479 | 1.429 | 1.445 | 1.381 | 5.734 |
| 08 - 09 | 1.304 | 1.053 | 861 | 628 | 3.846 |
| 09 - 10 | 553 | 530 | 579 | 560 | 2.222 |
| 10 - 11 | 519 | 514 | 535 | 505 | 2.073 |
| 11 - 12 | 510 | 531 | 609 | 584 | 2.234 |
| 12 - 13 | 568 | 552 | 525 | 501 | 2.146 |
| 13 - 14 | 472 | 532 | 563 | 572 | 2.139 |
| 14 - 15 | 610 | 644 | 686 | 710 | 2.650 |
| 15 - 16 | 918 | 982 | 1.025 | 948 | 3.873 |
| 16 - 17 | 956 | 854 | 807 | 624 | 3.241 |
| 17 - 18 | 609 | 505 | 475 | 441 | 2.030 |
| 18 - 19 | 410 | 378 | 334 | 292 | 1.414 |
| 19 - 20 | 264 | 262 | 284 | 267 | 1.077 |
| 20 - 21 | 267 | 280 | 229 | 221 | 997 |
| 21 - 22 | 187 | 185 | 165 | 184 | 721 |
| 22 - 23 | 217 | 174 | 118 | 61 | 570 |
| 23 - 24 | 83 | 77 | 49 | 46 | 255 |
| I alt | 11.326 | 10.687 | 10.846 | 10.926 | 43.785 |



Hvorfor skabes der problemer på E45 ved Aalborg når trafikmængden er langt mindre end på tilsvarende motorveje andre steder?

Sammenhængende trafikledelsessystem.
Lovforslaget indeholder dette gode forslag:

Som en del af anlægsprojektet etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden, som via omfattende dataindsamling gør det muligt at varsle trafikanterne om forsinkelser og lignende undervejs på rejsen mod Limfjorden. Varslingen kan både ske via informationstavler langs vejene og via digitale medier. Et sammenhængende system vil medvirke til bedst mulig udnyttelse af den samlede infrastruktur i området og vil give mulighed for at lave trafikstyring og -ledelse i et større område end lokalt omkring den enkelte tunnel/bro til gavn for den samlede fremkommelighed.

Det centrale spørgsmål er så: hvorfor et sådant sammenhængende system ikke er lavet for længst for de eksisterende forbindelser, således at disse udnyttes optimalt og man kunne reducere antallet af hændelse m.m.?

Trafikken på E45 omkring Limfjordstunnelen er nemlig langt lavere end på tilsvarende 6-sporede motorveje, som f.eks. Motorring 3. Spørgsmålet er så hvorfor der alligevel af og til kommer problemer?

| Motorvej | Lokalitet | ÅDT *) | HDT **) |
|----------------------|--|---------|---------|
| Køge Bugt Motorvejen | Mellem Greve N og Ishøj | 142.100 | 152.100 |
| Motorring 3 | Mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej | 128.000 | 146.100 |
| Amagermotorvejen | Mellem Køge Bugt MV og Gl. Køge Landevej | 115.600 | 126.500 |
| Holbækmotorvejen | Vest for Motorringvej 3 | 103.100 | 118.700 |
| Helsingørmotorvejen | Syd for Klampenborgvej | 100.200 | 114.500 |
| Østjyske Motorvej | Vejlefjordbroen | 91.800 | 96.700 |
| Sønderjyske Motorvej | Nord for Kolding | 87.300 | 94.900 |
| Fynske Motorvej | Den Nye Lillebæltsbro | 79.800 | 88.000 |
| Motorring 4 | Nordvest for Albertslund | 78.000 | 92.700 |
| Nordjyske Motorvej | Limfjordstunnelen | 77.800 | 88.700 |

Tabel 1.1 De 10 mest trafikerede motorveje, 2019.

*) ÅDT = Årsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik pr. døgn over hele året.

***) HDT = Hverdagsdøgntrafik, gennemsnitlig trafik på hverdage over hele året.

Kilde: Statsvejnettet 2020. For at få tal fra før Corona-tiden

Det virker som om det primært er uheld og andre såkaldte hændelser, såsom tabt gods og manglende brændstof, der kan resultere i kortvarige hastighedsreduktioner. Sådanne hændelser skyldes normalt uopmærksomhed, for høj hastighed og generelt manglende omtanke. Man må lære at surre sit gods og effekter ordentlig fast på køretøjet og huske benzin/diesel i tanken eller strøm på batteriet.

Det kan ikke være meningen, at samfundet skal ofre mere end 7 mia. kroner på at bygge 20 km. motorvej, som samtidig vil ødelægge natur og påføre nye områder store støjbelastninger, blot fordi folk ikke optræder ansvarligt som førere af motorkøretøjer.

Ud fra en lægmandsbetragtning er det også nærliggende, at der kan komme problemer når folk kommer susende mod Aalborg med måske 130 km/t eller hurtigere på de lidet benyttede motorveje ”på rejsen mod Limfjorden”, som der står i forslaget om et sammenhængende trafikledelsessystem.

Der er 10 vejbaner til rådighed til biltrafikken ved Aalborg. Dertil kommer jernbanen over Limfjorden. Hvis der bygges en ny motorvej vil der være 14 vejbaner over Limfjorden ved Aalborg.

Ved en sådan massiv vejinvestering til mere end 7 mia. kr. til en Egholm motorvej regner Vejdirektoratet f.eks. alligevel kun med, at bilister i *myldretiden* i gennemsnit kun kan spare *op til 6* minutter på en tur mellem Svenstrup og dele af Vendsyssel. Det er marginalt og kun i den korte myldretid med næsten tomme biler.

Selvom Limfjordsbroens vejbaner har mindre kapacitet end vejbaner på en motorvej har de 2 vejforbindelser tilsammen have en spidstimekapacitet på omkring 18.000 biler (tilsammen begge retninger). Det er et meget stort tal for et relativt tyndt befolket område.

Nye målsætninger siden 2011

Siden VVM-undersøgelsen blev lavet i 2011 har et flertal i Folketinget som bekendt besluttet at udslippet af klimagasser skal reduceres med 70 % sammenlignet med 1990. Det er klart, at hvis man vil opnå et mål skal man ikke foretage initiativer, der gør det mere vanskeligt at nå målet. Hvis man kigger på aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten: ”Retfærdig retning for Danmark” hedder det:

”Vi skal gå forrest i kampen mod klimakrisen. Danmark skal markant hæve ambitionerne for klima, miljø og natur og påtage sig det internationale lederskab for den grønne omstilling. Folketinget kan blive det grønneste parlament i verden, der ikke kun gør noget, men som gør det, der skal til for at leve op til Paris-aftalen”.

På transportområdet har Transportminister Benny Engelbrecht (S) udtalt denne ambition: ”Det markante grønne mandat har jeg taget med mig ind i Transportministeriet, hvor jeg har gjort det til min klare ambition at skabe et grønt ministerium”.

Kilde: <https://www.trm.dk/transportministeren/taler-og-artikler/2019/jeg-arbejder-med-et-groent-mandat-i-ryggen/>

Videre forlyder det fra Benny Engelbrecht ”Min hovedmission er at gøre transportministeriet til et grønt ministerium”

Kilde:

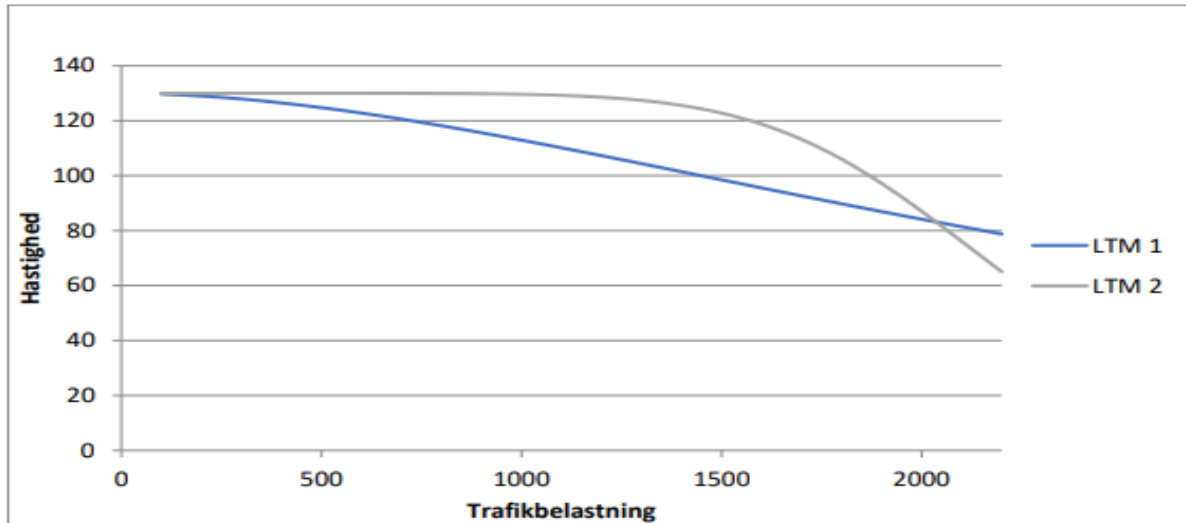
<https://www.licitationen.dk/article/view/671192/ny-minister-min-hovedmission-er-at-gore-transportministeriet-til-et-gront-ministerium>

På den baggrund er det endnu vigtigere, at der ikke vedtages projekter der både i anlægsfasen og brugsfasen udleder store mængder klimagasser. Og samtidig stimulerer til ekstra kørsel med høje hastigheder. Derfor bør der ikke anlægges ekstra motorvej.

Danmark har i forvejen fremragende fremkommelighed på et af verdens absolut mest veludbyggede vejsystemer. Danmark har 4 gange så mange kilometer motorvej pr. 1 million indbyggere end UK. Dertil kommer vores fine parallelt løbende hovedvejs system. Det er evident - ud fra al erfaring og forskning - at en sådan massiv udbygning af motorvejssystemerne, som der lægges op - både med en Egholm motorvej og andre vejprojekter - vil betyde et kraftigt ”trafikspring”, undergrave brugen af mere miljøvenlige transportmidler og medføre en massiv forøgelse af CO2-udslippet.

E45 Nordjyske Motorvej ved Aalborg har en øvre hastighedsbegrænsning på 110 km/t, men en betydelig del af vejen har variabel hastighedsgrænse, som nedsættes ved tæt trafik. I Limfjordstunnelen er den øvre hastighedsgrænse dog kun 90 km/t. Hvis hastigheden sænkes til 80 km/t. på hele strækningen fra Bouet til Svenstrup vil kapaciteten på motorvejen tilmed være højere end ved højere hastigheder. Se denne graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen.

Speed-flow sammenhænge i LTM 1 og LTM 2



Kilde: Vejdirektoratet. <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-01/Samfunds%20B8konomi%20-%20Ny%20Midtjysk%20motorvej.pdf>

Coronastudie: Blot en lille reduktion af trafikken giver store forbedringer på vejene

Blot en beskeden reduktion af trafikken på de mest belastede motorveje vil føre til markante forbedringer af både fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Helt konkret viser Vejdirektoratets studier, at en reduktion i trafikken på de travleste motorveje med 5-10 procent vil reducere forsinkelserne med op til 50-90 procent afhængig af den konkrete lokalitet.

Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/coronastudie-blot-en-lille-reduktion-af-trafikken-giver-store-forbedringer-paa>

Fritidskørsel udgør hovedparten af bilkørsler

I forbindelse med vurdering af vejudbygning må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte "persontransportarbejde" i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

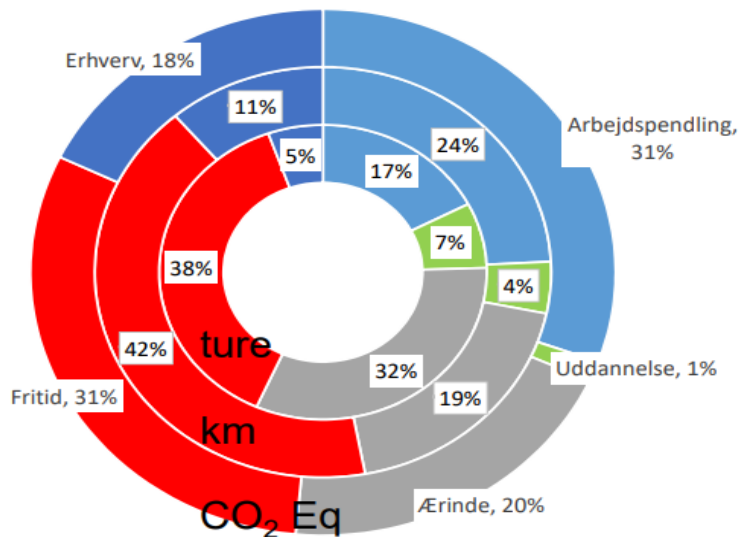
70 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge nogle minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj og trafikulykker.

Fordeling på turformål

Alle ture, personer over 6 år 2016-20 (klima 2016-18)

Efter antal ture (inderst), persontransportarbejde (midten) og vejtrafik klimabelastning (yderst)

Fordeling på formålshovedgrupper, excl. erhvervstransport



Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

TRAFIKSTØJ

”Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.”

Vejdirektoratet erkender i VVM-analysen voldsomme støjbelastninger hvis der bygges en motorvej over Egholm. Alligevel indgår støj, som en positiv post på 316 mio. kr. i den samfundsøkonomiske analyse ovenfor. Fordi støjen i de nye store støjbelastede områder beregnes til på døgnbasis at være under 58dB. WHO anbefaler en støjgrænse på 53dB

Selvom en betydelig del af de berørte boliger ikke vil blive karakteriseret som støjbelastede, da den vejledende støjgrænse ikke overskrides, betyder det ikke, at beboerne ikke vil opleve støjgener fra den nye motorvej. På baggrund af menneskers generelt høje sårbarhed over for støj og den omstændighed, at et stort antal vil opleve øgede gener fra støj, vurderes konsekvensen at være væsentlig.

Motorvejens påvirkning af de rekreative områder vil især være i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveaue, ligesom støjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som allerede findes. Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig.

9.5.2 Konsekvenser i driftsfasen

Anlæg af en ny motorvej vil ofte medføre stor støjpåvirkning af nærliggende boliger. En del af støjpåvirkningen kan afhjælpes ved anvendelse af støjreducerende tiltag. Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet, jf. afsnit 3.1 Anlægsprojektet.

Kilde: Udkast til anlægslov

”Etablering af Egholmlinjen vil medføre støjpåvirkning af omgivelserne, og vil kunne være til gene for naboer og anvendelse af rekreative områder mv. Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Dette skyldes især, at Egholmlinjen forløber gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg, hvor der i dag er meget begrænset vejstøj. Undervejs passerer motorvejen i varierende afstande flere

boligområder (bl.a. ved Dall, Dall Villaby, Drastrup, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej). En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.”

”Samtidigt med at antallet af støjbelastede boliger vil stige ved etablering af Egholmlinjen, vil mange boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Selvom boligerne i disse områder ikke er belastet med 58 dB, betyder det dog ikke, at beboerne langs Egholmlinjen ikke kan opleve at blive generet af støjen fra en ny motorvej. Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra en ny motorvej, i et område hvor der ikke er støj i forvejen, og dette er svært at beskrive. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand”

”Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport ”Environmental Noise Guidelines for the European Region” (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten”.

Kilde: VVM-analysen

Motorvejens påvirkning af de rekreative områder vil især være i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveauet, ligesom støjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som allerede findes. Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig.

Kilde: Udkast til anlægslov

Hold jer indendøre og skynd jer at kræve tilskud til lydisolering

Som nævnt ovenfor vil kun boliger med (beregnet) støj på over 58dB betragtes som støjbelastede. Lovforslaget giver mulighed for at få tilskud ved følgende høje beregnede støjniveauer. Og WHO anbefaler som nævnt en ”støjgrænse” på 53dB for at reducere sundhedsrisikoen.

Hvor etablering af støjskærme/støjvolde vurderes ikke at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.

Der kan ydes tilskud på 90 % af udgifterne til boliger med et støjniveau på 73 dB og derover, 75 % af udgifterne ved et støjniveau på 68 og under 73 dB og tilskud på 50 % af udgifterne ved et støjniveau på mellem 63 og under 68 dB.

Ordningen bortfalder automatisk 60 måneder efter motorvejen er taget i brug.

Kilde: Udkast til anlægslov

En løsning med kollektiv transport

En VVM-undersøgelse skal indeholde alternativer til et vejforslag

Et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik.

I området er der store muligheder for at bruge nærbanen nord og syd for Aalborg mere effektivt. Nordjyske Jernbaner har allerede opnået en passagerfremgang siden de overtog trafikken fra DSB i 2017 og indførte halvtimesdrift. Selvom banen er enkeltsporet nord for Aalborg er der mulighed for 20 minutters drift ligesom på Nærumbanen. Der kunne også oprettes flere stoppesteder og vigespor.

Med en yderligere udbygning af togdriften og bustrafikken i øvrigt, bør enhver stigning i den samlede transport kunne dækkes af den kollektive trafik. Ligesom en pæn del af den nuværende biltrafik burde kunne overføres til kollektiv trafik.

En sådan løsning ville tilmed være helt i tråd med "*Aftale om grøn trafikpolitik*" der den. 29. januar 2009 blev indgået af Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- ▲ *Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.*
- ▲ *Transportens CO2-udledning skal ned.*
- ▲ *Støj og luftforurening i byerne skal ned.*
- ▲ *Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.*
- ▲ *Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.*
- ▲ *Infrastruktur anlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.*

I VVM-undersøgelse fra 2011 anlagde Vejdirektoratet en vurdering af effekterne ved i stedet for en ny motorvej at udbygge den kollektive trafik. Sådan blev effekterne er opsummeret:

"Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald".

Efter sådanne positive vurderinger burde der ikke være så meget at betænke sig på. Man skulle vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for et stort motorvejsanlæg.

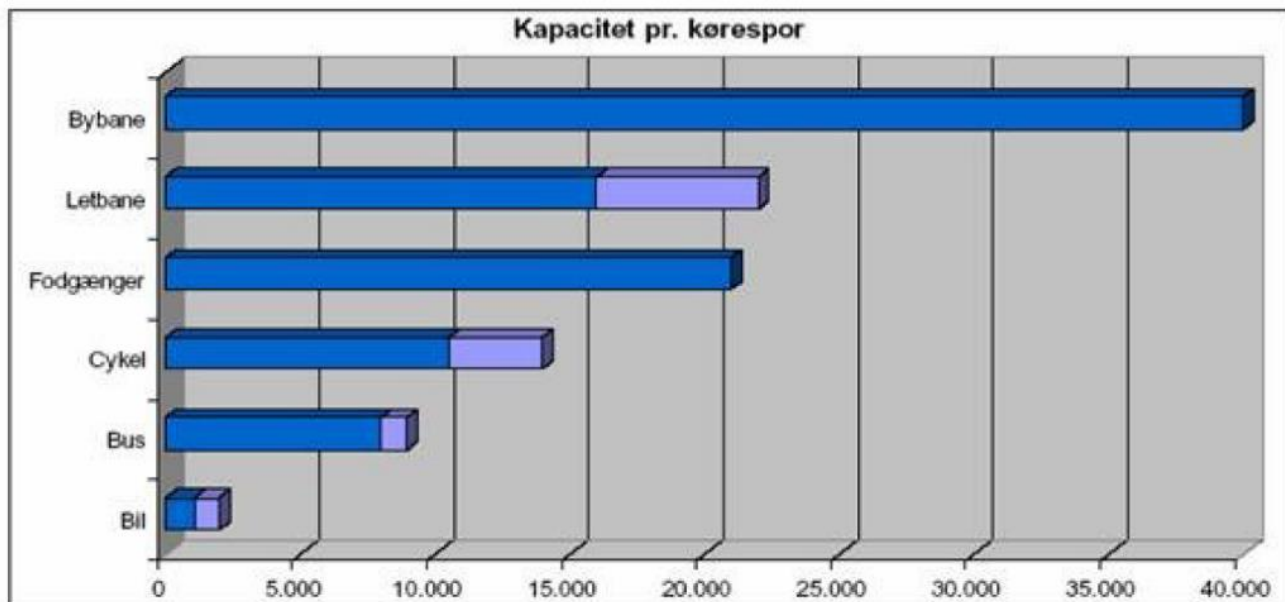
Desværre blev det ikke anbefalingen fra Vejdirektoratet. Man anbefalede som bekendt en Egholmmotorvej.

Det er nærliggende at antage, at årsagen til, at man afviste en sådan skånsom løsning med kollektiv transport og cyklisme var, at VVM-analysen fra 2011 takserede tidsgevinsten ved en Egholmmotorvej så højt - på grund af de ovennævnte misvisende metoder - at den interne rente blev sat til 7,8 til 9,2 %. Eftersom den beregning heldigvis er forladt bør man igen kigge på et anden løsning i form af en kollektiv trafikløsning.

Spørgsmålet er så, hvorfor der i den nye VVM-undersøgelse ikke er fulgt op på, at den kollektive trafik på en skånsom måde kunne erstatte bygning af endnu en ny motorvej.

Det bør tælle meget, at der ikke bruges for megen plads til transport.

Alligevel satser man alene på biltrafik, selvom det er den absolut mest arealkrævende transportform. Denne illustration fra Europa Kommissionens Transportdirektorat viser, hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time. Dertil kommer areal til parkering til biler:



Der mangler også oplysninger/analyser om hvordan roadpricing i en eller anden form som foreslået af Trængselskommissionen, Eldrup-udvalget og andre vil kunne styre trafikken – også i Aalborgområdet - i retning af mindre miljøbelastning og bilpres. Efter fremsættelse af udkast til forslaget om en anlægslov har Det Økonomiske Råd også anbefalet kørselsafgifter, som en effektiv måde at begrænse trængsel, miljøbelastninger, vejdogifter i vore store bysamfund, som f.eks. Aalborg.

Vejdirektoratet bestemmer næsten alt, hvis anlægsloven vedtages som i udkastet

Til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv. Fravigelserne af anden lovgivning indebærer ikke tilsidesættelse af de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

Transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til endelig udførelse. Vejdirektoratet er anlægsmyndighed for anlægsprojektet omfattet af § 1.

Kilde: Udkast til anlægslov

Klip fra udkast til anlægslov viser eksempler på, hvor indgribende og ødelæggende en Egholmmotorvej vil være – for at nogle vil kunne vinde nogle få minutter

Der skal erhverves ca. 280 ha permanent til selve anlægsprojektet og ca. 85 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 160 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige antal ha og ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

Påvirkning af de rekreative interesser i anlægsfasen kan være direkte i form af arealinddragelse til arbejdsarealer, depoter mv. og indirekte som følge af støj og visuelle påvirkninger. De visuelle påvirkninger og støjpåvirkningen kan ændre oplevelsen af de rekreative områder i de perioder, hvor der foregår anlægsarbejde. Konsekvensen for de rekreative interesser vurderes dog at være moderat, da de fleste områder fortsat kan anvendes, og da det er muligt at bruge andre nærliggende områder.

Etablering af en motorvej med tilhørende dæmninger, bygværker, støjskærme mv. vil medføre omfattende og vedvarende visuelle påvirkninger af landskabsoplevelsen. Det skyldes, at der er tale om et stort teknisk anlæg, der vil dominere mange af landskabslementerne og dermed oplevelsen af landskabet.

Der er langs anlægsprojektet en række rekreative områder, hvor der er mulighed for at færdes, motionere eller overnatte. Det gælder bl.a. de rekreative områder Østerådalen Syd, Drastrup Skov, Hasseris Skov, Egholm, Lindholm Fjordpark samt kolonihaveforeninger, hvor de rekreative muligheder er med til at forbedre sundhed og livskvalitet.

Miljøpåvirkninger fra anlægsprojektet vil i særlig grad påvirke befolkningen i de nærmest liggende ejendomme, landsbyer og boligområder. Det gælder især landsbyerne Dall, Dall Villaby, Drastrup, Hvorupgård og boligområderne Sofiendal Enge, Gl. Hasseris og Hasseris samt ejendomme på Egholm og Lindholm, der alle ligger relativt tæt på anlægsprojektet. Udover de nævnte landsbyer og boligområder, ligger der flere enkeltliggende gårde og boliger nær linjeføringen. Det er især støj fra trafikken på den nye motorvej, der kan påvirke stressniveau og dermed sundhed.

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

I Hasseris Enge etableres motorvejen på en dæmning i det flade og åbne kystlandskab, hvilket permanent ændrer de visuelle forhold og udsigterne på tværs af landskabet. Omkring Limfjorden anlægges tunnelportaler og motorvej på dæmning på tværs af det ellers åbne og flade kystlandskab samt lavbro på tværs af Nørredyb. Nord for fjorden omlægges Lindholm Å og føres under motorvejen via en faunapassage dimensioneret til rådyr. Længere mod nord krydser motorvejen Høvejen via et markant dæmningsanlæg. Motorvejen afsluttes ved Hirtshalsmotorvejen, hvor der etableres et motorvejskryds.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf
Leif Kajberg

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen