



Aalborg den 30. August 2011

Vejdirektoratet

Vejplan- og miljøafdelingen

Niels Juels Gade 13, Postboks 9018

1022 København K

Den Bedste Vej – Indsigelse/bemærkninger til VVM redegørelse: 3. Limfjordsforbindelse

Vi er en gruppe borgere i en nystiftet forening - flere med en planfaglig baggrund - i Aalborg, som har valgt at give udtryk for vores holdning til den af Vejdirektoratet udsendte VVM redegørelse. Vi har den opfattelse, at VVM redegørelsen leder op til en for byen og regionen **katastrofal og historisk stor fejltagelse**, hvis processen på det nuværende grundlag leder frem til en principbeslutning om en vestlig forbindelse.

- 1) Først skal vi udtrykke vores skarpe kritik af høringsperiodens længde og tidsmæssige placering midt i en sommerferie-periode. Det er ikke værdigt for et demokratisk samfund og klart i strid med ånden i dansk planlovgivning at haste en så afgørende og vigtigt beslutning igennem med så vidtrækkende betydning for landets 3. største by og en hel region.
- 2) Dernæst vil vi foreslå, at VVM undersøgelsen nok anvendes som baggrund for at træffe en beslutning om afsætte anlægsøkonomi til en 3. forbindelse, men at valget af den tekniske løsning udskydes til, at en række meget væsentlige mangler ved den fremlagte VVM undersøgelse er afhjulpet. Beslutningsforslaget bør på meget væsentlige punkter kvalificeres yderligere, før den rigtige beslutning kan træffes. Dog mener vi, at VVM redegørelsen er tilstrækkeligt grundlag til Lindholm-linien helt kan droppes som alternativ
- 3) Derimod mener vi, at en supplerende VVM bør indeholde mindst et alternativ til den løsning til østforbindelse, som Vejdirektoratet har valgt at lægge til grund for VVM redegørelsen. En



supplerende undersøgelse bør inddrage andre og mere økonomisk fordelagtige alternativer for en østforbindelse. Med indsigelsen har vi vedlagt en pjece med en skitse til en mulig alternativ Øst løsning under navnet "Den bedste Vej", inspireret af principperne for tunnelen under Elben ved Hamburg.

I det følgende vil vi uddybe vores 3 hovedpunkter med spørgsmål og synspunkter til den fremlagte VVM redegørelse.

Ad 1)

Det har i en årrække været praksis i landets kommuner, at høringsperioden forlænges med mindst 3 eller 4 uger, når den lovpligtige høringsperiode på 8 uger omfatter feriemånedens juli. Her er der valgt en forlængelse af høringsperioden på 1½ uge – hvorfor ?

Vi må gå ud fra, at Vejdirektoratet overholder lovens bogstav – men er tvivlende overfor om man har udvist tilstrækkelig respekt for ånden i dansk planlovgivning og god forvaltningsskik.

Vi vil gerne bede om Vejdirektoratets bemærkninger hertil – herunder hvilket lovmæssigt grundlag man har anvendt til sin afgørelse – og hvilke hensyn og argumenter, som ligget til grund for afgørelsen om at udsende en så kompliceret og omfattende redegørelse uden at følge den praksis om en høringsperiode mindst 8 uger beliggende udenfor feriemånedens, som landets kommuner og amter har fulgt i årtier.

Ad 2)

Vi kan konstatere, at den fremlagte VVM redegørelse har så grundlæggende mangler, at det er stærkt tvivlsomt om den opfylder formkravene for en redegørelse, der kan danne grundlag for en principbeslutning om konkret valg af en linieføring – vest eller øst om Aalborg.



En meget central formulering i afsnittet med konklusioner er: "For regionen som helhed er det vurderet, at udviklingsmulighederne bedst sikres med en vestlig linieføring".

Denne formulering mere end antyder, at det er de regionale udviklingsmuligheder, som Vejdirektoratet mener bør have afgørende vægt i den endelige beslutning.

Det er vi enige i. **MEN det grundlæggende problem er, at VVM redegørelsen ikke indeholder de analyser og dokumentation, som fagligt kan underbygge formuleringen om udviklingsmuligheder i regionen.**

I lovbekendtgørelse nr. 1510 om VVM redegørelser, står der i

§ 7. Den i § 3, stk. 1 og 2, nævnte VVM-redegørelse skal påvise, beskrive og vurdere et anlægs direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

- 1) Mennesker, fauna og flora,
- 2) jordbund, vand, luft, klima og landskab,
- 3) materielle goder og kulturarv, og
- 4) samspillet mellem disse faktorer.

Stk. 2. Redegørelsen skal indeholde de oplysninger, som fremgår af bilag 4.

Stk. 3. Redegørelsen skal tillige i relevant omfang forholde sig til de forhold, som har været fremdraget af offentligheden.

I stk. 3 står der således udtrykkeligt, **at redegørelsen i relevant omfang skal forholde sig til de forhold, som har været fremdraget af offentligheden.**

Om noget har netop de regionale udviklingsmuligheder i en lang årrække spillet en fremtrædende rolle i den offentlige debat om linieføringen for en 3. Limfjordsforbindelse !!

Ikke desto mindre behandler ingen delrapporter eller kapitler i redegørelsens hovedrapport dette så afgørende spørgsmål for offentligheden. Emnet kan derfor næppe sige at være behandlet i relevant omfang ! Alle 3 alternativer i VVM-redegørelsen skaber vel udvikling for Aalborg og Nordjylland. Det er ikke belyst i redegørelsen, hvorfor netop en Egholm-linie skaber mere udvikling end de øvrige alternativer.

Det er derfor vores påstand, at VVM redegørelsen ikke opfylder lovens formkrav og derfor ikke kan betragtes som et fyldestgørende og retsgyldigt grundlag for en folketingsbeslutning om den konkrete linieføring for en 3. Limfjordsforbindelse.



Dog finder vi, at redegørelsen trods dens mangler dokumenterer, at en Lindholms-linie med indføring af motorveje næsten helt ind til centrum af Aalborg vil være et indgreb med så store miljømæssige konsekvenser, at den kan droppes helt i de videre undersøgelser.

Ad 3)

I en ny VVM redegørelse, som indenfor en kortere årrække kan danne grundlag for en endelig beslutning om en østlig eller vestlig linieføring, mener vi, at der bør inddrages mindst eet alternativ, som kan løse de trafikale problemstillinger om den fjordkrydsende trafik samtidigt med, at anlægsomkostningerne kan begrænses betydeligt i forhold til Vejdirektoratets forslag.

Det er en endnu en afgørende mangel ved VVM redegørelsen, at der ikke er redegjort for årsagerne til den omstændighed at anlægsoverslaget for en østlig paralleltunnel er øget fra 1,8 mia. kr. i VVM redegørelsen fra 2006 til 5,4 mia. kr. i den aktuelle VVM. Ved denne ændring er det som om, at Vejdirektoratet bevidst og uden en udførlig dokumentation forsøger at tage luften ud af argumenterne for en øst-løsning.

Derfor har vi forsøgt at skitsere en løsning, som kan sikre en **kapacitetsudvidelse for en langt mindre anlægsinvestering.** Ved anlæg af blot eet tunnelrør, som kan anvendes til nordgående trafik, kan det nuværende rør til nordgående trafik ombygges til et aflastningsrør, som ved driftsforstyrrelser eller særlige trafiksituationer kan anvendes til nordgående eller sydgående trafik. Løsningen svarer til princippet for Elb-tunnel ved Hamburg. Denne løsning, som vurderes at kunne etableres for ca. 2,5 mia. kr. vil kunne give samfundsøkonomisk råderum til andre mobilitetsfremmende tiltag i Nordjylland – herunder den kollektive trafik. (se detaljeret beskrivelse i vedlagte pjece "**Den bedste vej**" - elektronisk www.landcad.dk/DenBedsteVej.pdf)

Vi har også i pjecen ud fra kommunens planstrategi udpeget de områder i Aalborg By, hvor udviklingen de næste 50 år med boliger, vidensvirksomheder, universitet, universitetshospital, detailhandel m.v. kan ske. Konklusionen er klar. Udviklingen vil kunne ske primært i den østlige del af kommunen, hvorfor en udvikling af vejnettet her er påtrængende - allerede på meget kort sigt. En vestlig forbindelse er således næppe svaret på fremtidens trafikale udfordringer.



Vi håber, at Vejdirektoratet, Trafikudvalget og sidste ende Folketinget kan bruge dette indspil til eftertanke og en nøje vurdering af om den fremlagte VVM redegørelse er et fyldestgørende grundlag for en så afgørende beslutning for Aalborg og Nordjylland, som linieføringen for den 3. Limfjordsforbindelse, er.

Med venlig hilsen

Foreningen DEN BEDSTE VEJ - CVR-nr. 33828861

v. Formand Jens Toft-Nielsen

A.C. Jacobsens Vej 29

9400 Nørresundby

Tlf.: 98 17 94 85

Mail: post@landcad.dk

Bilag:

Pjece - den bedste vej - kan downloades fra www.landcad.dk/DenBedsteVej.pdf