

Vejdirektoratet
Vejplan- og Miljøafdeling
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Sendt pr. mail til vd@vd.dk

Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar for den 3. Limfjordsforbindelse

Danmark Naturfredningsforening (DN) takker for den tilsendte VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse og fremsender hermed foreningens synspunkter til de fremsatte forslag.

I VVM-redegørelsen fremlægges to forslag til en forbindelse vest om Aalborg henholdsvis over Egholm og over Lindholm og ét forslag til en forbindelse øst om Aalborg. Begge vestlige forslag vil betyde etablering af helt ny motorvej vest om Aalborg. Forslaget om en østlig forbindelse betyder i modsætning til de vestlige forslag, udvidelse af allerede eksisterende motorvej. Konkret betyder begge vestlige forbindelser etablering af et stort infrastrukturanlæg i områder, som ikke på nuværende tidspunkt er berørt af motorveje og andre større tekniske anlæg.

Det er vigtigt at friholde områder for påvirkning fra større infrastrukturanlæg for at sikre natur- og rekreative værdier i området. Begge forslag til vestlige forbindelser vil få stor betydning for de eksisterende natur- og rekreative værdier i områderne omkring Østerådal, Hasseris Enge, Mølholm, Egholm, Lindholm å og Fjordparken. Områder som i dag har stor værdi for Aalborg som bynær natur. Disse områder er i kommuneplanen udlagt til områder, der friholdes for tekniske anlæg. DN mener, det er meget nødvendigt at friholde disse områder fra påvirkninger fra motorvejanlægget, først og fremmest for at sikre naturværdierne, men også i høj grad for at sikre de rekreative værdier i områderne. Forslaget for østforbindelse har væsentlig mindre påvirkning af områder med stor natur- og rekreativ værdi, fordi det omhandler udbygning af allerede eksisterende anlæg.

Rekreative områder

De store rekreative områder vest for Aalborg vil blive stærkt påvirket af en eventuel vestforbindelse, uanset om der er tale om Egholm- eller Lindholmforbindelsen. Begge forslag vil i tilfælde af etablering udgøre en stor fysisk barriere, som vil skære igennem sammenhængende natur og rekreative områder. De vestlige linjeføringer vil afskære byen og de mange rekreative forbindelser mellem byen og det åbne land. Derudover vil støjen fra en eventuel motorvej ødelægge den rekreative værdi for områderne omkring Hasseris Enge, Egholm og Fjordparken i et meget større område end det fremgår af de i VVM-redegørelsen viste støjzoner. Forskningsprojekter har vist, at rekreative områder har stor sundhedsfremmende effekt, for dem der benytter områderne, og antallet af grønne uforstyrrede områder samt afstand og brug af dem har derfor stor betydning for Aalborgs beboere. En Limfjordsforbindelse vest om Aalborg vil udgøre en fysisk barriere, der vil begrænse værdien og brugen af de store arealer med bynær

natur, som på nuværende tidspunkt findes vest om Aalborg. Ikke mindst øen Egholm udgør i dag et udflugtsmål for mange af Aalborgs borgere, og en eventuel motorvej over Egholm vil ødelægge øens værdi som bynær natur med store rekreative muligheder.

Visuelle påvirkninger

De vestlige forbindelser vil på store strækninger blive ført på dæmninger og broer og vil dermed være stærkt synlige i de flade og sårbare kystlandskaber og ådale, og vil indebære en visuel forurening som følge dels af forstyrrende trafik, dels af vejanlæggene incl. tilslutningsanlæg til tunnelen under Limfjorden og dels af vejbroen over det nordre løb. Det vil ødelægge det helt særlige sårbare og karaktergivende Limfjordslandskab. Vejbroen vil blokere for det frie kig over det flade kystlandskab mod nordvest mod Ryå. Vestforbindelserne er således i strid med formålet med naturbeskyttelseslovens bestemmelser om, at sårbare landskaber skal beskyttes.

Natur

Der er meget værdifuld natur, der vil blive påvirket ved etablering af en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Det drejer sig om særlige værdifulde naturområder, økologiske forbindelser, lavbundsarealer, strandenge og ådale. Derudover er der, specielt omkring de vestlige forbindelser, adskillige naturområder, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, samt levesteder for en række arter der er beskyttet efter habitatsdirektivets bilag IV og fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I. Disse arter indikerer netop stor biodiversitet og beskyttelsesværdi og udgør naturtyper der, ikke kun efter DN's mening, bør friholdes for tekniske anlæg og andre forstyrrelser, men som også skal beskyttes efter naturbeskyttelsesloven og forskellige EU-direktiver. Et vejanlæg vil have en meget negativ effekt på områdets store naturværdi. Alene af den grund mener DN ikke, at der bør etableres nogen form for 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Forslaget om den østlige forbindelse er primært en udvidelse af eksisterende anlæg og vil derfor kun påvirke få og små naturområder.

Flere af de områder, der vil blive berørt af en eventuel vestlig Limfjordsforbindelse, er vigtige spredningskorridorer for vilde dyr og fugle. En motorvej og lignende større infrastruktur anlæg vil altid udgøre en fysisk barriere for dyr og fugle. Der kan selvfølgelig etableres faunapassager, men uanset dette, vil en motorvej altid være en betydelig barriere og dermed have negative konsekvenser for områdets dyreliv. Specielt de lidt større dyr som harer og rådyr vil blive begrænset af en motorvej.

De vestlige forslag og specielt forslaget om en forbindelse over Egholm vil have store negative konsekvenser for en lang række beskyttet flora og fauna i området. I det følgende vil DN fremhæve nogle arter, som gør området helt specielt og som understreger den store naturværdi, som områderne vest om Aalborg på nuværende tidspunkt repræsenterer.

Egholmlinjen vil føre lige igennem rasteområder for lysbuget knortegæs (bilag I art). Der er registreret op til 3000 rastende fugle ud af en verdensbestand på ca. 6000. Limfjorden er en meget vigtig rasteplads for bestanden, og Danmark har et stort internationalt ansvar for at beskyttet bestanden. Det er helt udokumenteret, at den lysbugede knortegås let kan/vil finde andre rastesteder. Stedet på Egholms nordside er netop valgt af gæssene, fordi denne lokalitet har de rette kvaliteter. Gæssene er sensitive dyr og følsomme overfor støj og andre påvirkninger, som en motorvej vil udgøre. Det er en generel erfaring, at det er meget vanskeligt at skabe erstatningsbiotop, hvor de lysbugede knortegæs kan raste, bl.a. fordi man ikke fuldt ud har kendskab til, hvad der gør en eksisterende biotop attraktiv. Det er langt fra sikkert, at den lysbugede knortegås vil komme tilbage til Egholm, hvis den Vestlige forbindelse over Egholm bliver vedtaget og bygget.

Mosehornuglen er beskyttet efter fuglebeskyttelsesdirektivet bilag 1, den lever på Egholm primært i vintermånederne. Mosehornuglen var tidligere almindelig i Danmark, men er nu i stærk tilbagegang. Tilbagegangen i antallet af ynglende Mosehornugler skyldes i høj grad forringelse af egnede levesteder. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil betyde endnu forringelse af uglens levesteder pga. trafikdrab og forstyrrelser fra trafikken.

På Egholm findes desuden eksemplarer af Langstilket filtrose. Rosen er akut truet og eksisterer meget få steder i Danmark, Egholm er et af de få naturlige levesteder tilbage i Danmark. Det påpeges i VVM-redegørelsen, at rosen er i fare for at gå tabt i tilfælde af etablering af en forbindelse over Egholm. Det fremføres at eksemplarer i linjeføringen vil blive flyttet, men det er langt fra sikkert at rosen vil etablere sig andre steder, eftersom den i forvejen har svært ved at leve og udbrede sig.

Forskellige steder omkring både Egholm og Lindholm findes der forekomster af § 3 beskyttet natur, hvor der forefindes eksemplarer af de meget værdifulde purpur- og kødfarvet gøgeurt. Arterne er af DN blevet registreret både i 2010 og 11. Disse forekomster vil blive påvirket og steder påpeges det i VVM-rapporten, at forekomster vil blive ødelagt i anlægsfasen.

Levestederne for Bilag 4 arter i habitatdirektivet eksempelvis strandtudse og spidssnudet frø vil blive påvirket. Det er DN magtpåliggende, at disse forekomster ikke lider skade i forbindelse med etablering af en tredje Limfjordsforbindelse. Heldigvis har hidtidige erfaringer vist, at skader på padder og tudser ikke nødvendigvis behøver at være store på længere sigt, så længe der bliver etableret god erstatningsnatur, paddehegn og spredningskorridorer.

Østerådal, som er blevet skabt gennem er massiv naturgenopretningsindsats fra Aalborg kommune – betegnes som en af de vigtigste spredningskorridorer for vilde dyr i området. Området er et meget benyttet rekreativt område for befolkningen, understøttet af et udbygget rekreativt stinet. Derudover er Østerådal et markant og værdifuldt landskab, og en ny motorvej vil være et visuelt indgreb og bryde den nuværende landskabelige helhed.

Der er i VVM-redegørelsen lagt op til at områder med paragraf 3 beskyttet natur skal erstattes med arealer i forholdet 1:2. Det har Danmarks Naturfredningsforening som sådan ikke noget imod. Problemet er dog, at dele af den natur, som skal erstattes i tilfælde af en vestlig forbindelse, er § 3 beskyttede overdrev. Overdrev er ikke umiddelbart til at erstatte, da disse områder er gamle og ikke umiddelbart kan flyttes eller genetableres et andet sted.

Specielt Egholm bliver fremhævet som en naturperle med betydningsfulde landskabs- og naturværdier uberørt af byudvikling men samtidig tæt placeret på Danmarks fjerde største by. Naturklagenævnet har i forbindelse med et fredningsforslag for Egholm peget på, at Egholm er værdig til fredning pga. de natur- og landskabsmæssige værdier samt store rekreative interesser. Mange mennesker besøger hvert år Egholm, og en eventuel motorvej vil reducere antallet af besøgende på øen.

Den østlige forbindelse er en udvidelse af allerede eksisterende veje og tunneler, og vil derfor kun i meget ringe grad påvirke naturen i og omkring Aalborg. Dog findes der en lokal bestand af markfirben i et område, hvor der skal etableres en byggeplads. Markfirbenene vil med stor sandsynlighed forsvinde fra området. Den østlige vejforbindelse vil kun inddrage 0,1 ha beskyttet natur og set i forhold til hvor store arealer og meget værdifuld natur der vil blive påvirket af en vestlig forbindelse, vil DN stadig pege på en østlig forbindelse, som det klart mest optimale forslag.

Støj

Støj udgør altid et stort problem omkring større infrastruktur anlæg - specielt motorveje. Begge vestlige forbindelser vil betyde, at områder, der ikke hidtil har været belastet med støj, vil blive påvirket af støj fra en eventuel ny motorvej. Selv om der opstilles støjskærme vil disse områder blive påvirket visuelt af motorvej og støjskærme, samt støjen i sig selv.

En grænseværdi på 58 dB er uacceptabelt høj for nye vejanlæg. Det bemærkes, at grænseværdierne for virksomheder og vindmøller i det åbne land er væsentligt lavere. Endvidere er de viste støjkort i VVM-redegørelsen ikke retvisende, idet de ikke afspejler de fremherskende vestlige vinde og mere væsentligt, kun viser støjbelastninger over 53 dB. Selv væsentligt lavere støjniveauer opleves som forstyrrende. 47 dB er grænseværdien for, hvad virksomheder må

støje i boligbebyggelse. Anvendes denne støjgrænse for en vestlig forbindelse, vil det angiveligt betyde, at støjci-garen vist i VVM-redegørelse vil blive 3 gange bredere. De støjbelastede områder vil derfor være væsentligt større, end det fremgår af de viste støjkort i VVM-redegørelsen. Det betyder konkret, at store boligområder i Hasseris, Mølholm og Vestbyen vil blive påvirket.

En eventuel østforbindelse vil blive etableret med støjreducerende vejbelægning og støjskærme, hvilket angiveligt betyder, at den samlede støjbelastning omkring E45 og den eksisterende limfjordstunnel vil blive reduceret ved etablering af en 3. Limfjordsforbindelse øst om Aalborg.

Påvirkning af fjorden

Alle tre forslag vil påvirke livet i fjorden negativt specielt i anlægsfase. Disse påvirkninger er dog ofte forbigående og reduceres, når anlægsfasen ophører. Det er dog værd at bemærke, at problemer med forurening med TBT (tributyltin) samt problemer med slam, der skygger for ålegræs i sårbare dele af Limfjorden, forekommer i en længere periode med de vestlige forslag end med den østlige. Derudover fremgår det tydeligt af VVM-redegørelsen, at problematik-kerne i forbindelse med anlægsfasen kan minimeres ved brug af miljøgrab, og der skal derfor stilles krav om dette.

DN savner en redegørelse for, hvordan opfyldningen på Egholms sydside vil påvirke fjorden.

Drikkevandsområder

Vestforbindelserne fører lige igennem vandindvindingsområdet for Lindholm vandværk, og gennemskærer et område med særlige drikkevandsinteresser. Konsekvenserne heraf er ikke belyst i VVM-rapporten.

Trafiksammenhænge

Region Nordjyllands nye supersygehus skal placeres i Aalborg Øst. Efter DN's opfattelse vil det skabe den bedste trafikale sammenhæng, hvis man udvider med en 3. Limfjordsforbindelse øst om Aalborg. Det vil samtidig give mindre sårbarhed overfor uheld og bedre muligheder for ambulancer og andet at komme frem i tilfælde af uheld i tunnelen. Også store dele af Aalborgs industri er placeret på østsiden af Aalborg, og derfor vil en øst forbindelse efter DN's opfattelse være med til at skabe den bedste trafikale sammenhæng for industrien i Aalborg, herunder den tunge trafik til Østhavnen. Der ligger endvidere flere store, trafikskabende institutioner øst for Aalborg (f.eks. universitetet). På nuværende tidspunkt sker en stor del af Aalborgs udvikling i den østlige del, og en 3. Limfjordsforbindelse øst om Aalborg giver derfor den bedste sammenhæng med den igangværende udvikling.

Samfundsøkonomi

Vejdirektoratet har udarbejdet samfundsøkonomiske beregninger for alle tre forslag til en 3. Limfjordsforbindelse. Begge vestlige forslag giver positive resultater, mens en østlig forbindelse har et negativt resultat. Disse samfundsøkonomiske beregninger giver dog langt fra et sandt billede af de positive og negative konsekvenser ved de tre forskellige linjeføringer, eftersom tab af naturværdier, tab af rekreative værdier, barriereeffekter, visuelle indtryk på landskabet mm. ikke er med i de samfundsøkonomiske beregninger. Netop tab af naturværdier, tab af rekreative værdier, visuelle effekter og barriereeffekter spiller en stor rolle i denne sag, og specielt omkring de vestlige forbindelser vil en medregning af dette have stor betydning for resultatet. Det betyder, at de samfundsøkonomiske beregninger giver et misvisende billede af de faktiske samfundsmæssige omkostninger ved de forskellige forbindelser. Beregningerne må derfor ikke være et argument for at besluttet én forbindelse frem for et andet.

Udvidelse af eksisterende tunnel – mulighederne for en intelligent løsning

Trafikproblemerne i Aalborg relateres først og fremmest til meget kort periode omkring myldretiden dvs. om morgen og eftermiddagen. Samtidig er trængslen primært i en retning om morgnen og en retning om eftermiddagen. DN vil derfor opfordre til, at man undersøger på

mulighederne for at lave en intelligent løsning med vendbare vognbaner i en tunnel øst om Aalborg. Det kunne mindske behovet for mange vognbaner, hvis man ved hjælp af intelligente trafiksystemer etablerer vendbare vognbaner, således at flere baner kan bruges i den retning, hvor trængslen opstår og færre, hvor der ikke er så meget trafik.

DN har noteret sig, at der er udarbejdet et forslag til en alternativ østforbindelse (Den Bedste Vej), som fortjener at blive analyseret og gennemarbejdet.

DN finder, at VVM-redegørelsen stedvis er tendentiøs, f.eks. fremhæves, at den lille skov ved Sundholmen (TU-069) rummer potentiale for at udvikle naturværdien, når skoven gror til, men Egholms og Østerådalens naturmæssige udviklingspotentialer er fuldstændig negligeret.

Konklusion

Danmarks Naturfredningsforening mener, der er mange stærke argumenter for at bygge en tredje Limfjordsforbindelse øst om Aalborg frem for vest om Aalborg. Først og fremmest pga. de store natur- og rekreative værdier som vil gå tabt ved en eventuel vestlig forbindelse over henholdsvis Egholm og Lindholm. En vestlig forbindelse vil natur og landskabsmæssigt være et stort indgreb i områderne vest om Aalborg og forringe ikke bare landskabet men i høj grad områdets nuværende høje rekreative værdi og beskyttede natur. Støj vil udgøre et langt større problem, end det fremgår af VVM-redegørelsen, ikke bare for naturen og de rekreative områder, men også for beboerne i det vestlige Aalborg.

Naturen i områderne vest om Aalborg er beskyttet og meget værdifuld, hvor Danmark har et stort ansvar for at beskytte flere af de arter. En vestlig forbindelse vil helt ødelægge områder og arter, der allerede nu er i tilbagegang. Danmarks Naturfredningsforening mener, at man i dette tilfælde bør være sit ansvar for natur og rekreative områder bevist og vælge en forbindelse øst om Aalborg.

Med venlig hilsen

Søren Chr. Jensen, DN Aalborg

Thorkild Kjeldsen, DN i Nordjylland

Janne Wichard Henriksen, DN Transportpolitisk medarbejder