

## Høringssvar vedr. Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan 2018

Borgerbevægelsen vil fremsætte en indsigelse mod at placeringen af en motorvej i Egholmlinjen indgår som en del af Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan.

**Indsigelsen angår Aalborg Kommunes trafikstøjhandleplan, hvoraf det side 22 fremgår, at**

***”Aalborg Kommune vil fastholde et pres på staten for realisering af en 3. Limfjordsforbindelse, så de trafikale og støjmæssige gevinster ved vejen kan blive realiseret.”***

- 1) Prioriteringen af en i egholmlinjen er i strid med støjbekendtgørelsen og Miljøstyrelsens retningslinjer, idet støjkonsekvenserne ikke er opdateret forud for støjhandlingsplanens vedtagelse.

Det fremgår af støjbekendtgørelsen, at handlingsplaner skal bidrage til at reducere støjniveauet i støjbelastede områder. Dette punkt er ikke opfyldt, da Trafikstøjhandleplanen indeholder et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag om støjkonsekvenserne af en 3. Limfjordsforbindelse, herunder også en forbindelse i Egholmlinjen. Støjkonsekvens beregningerne vedrørende Egholmlinjen er ikke opdateret siden 2011, og kan ikke lægges gyldigt til grund i Aalborg Kommunens Støjhandlingsplan for 2018.

Prioriteringen er misvisende i forhold til de mange nye boligområder, der er kommet til siden 2011.

I dag vil en motorvej i Egholmlinjen samlet set indebære en støjforøgelse i Aalborg Kommune. Dertil kommer, at en motorvej i Egholmlinjen ikke opvejer tabet af de i området værende stilleområder og boligområder, der på nuværende tidspunkt ikke er påvirket af støj. Trafikstøjhandlingsplanen skal indeholde overvejelser over, hvordan man vil sikre opretholdelsen af støjmiljøets kvalitet i de områder, hvor den er tilfredsstillende lav.

Tabet af stilleområderne og konsekvenser af en eventuel realisering af en motorvej i Egholmlinjen for eksisterende og planlagte bebyggelser, fremgår heller ikke af trafikstøjhandleplanen, som bortset fra angivelse af mulige kandidater hertil, der fremgår side 23, slet ikke indeholder oplysninger om stilleområder, eller de foranstaltninger som kommunen vil træffe for at bevare disse.

Prioriteringen anses derfor for at stride mod såvel trafikstøjbekendtgørelsen og Miljøstyrelsens retningslinjer.

Dermed opfylder trafikstøjhandleplanen ikke mindste-oplysningskravet i støjbekendtgørelsens § 25, og kan dermed ikke danne grundlag for en gyldig høring.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg Kommunes fortsatte arbejde for etablering af en motorvej som en I egholmlinjen er i strid med støjbekendtgørelsen, da dette indebærer, at Kommunen ikke arbejder for at opretholde støjmiljøets kvalitet, der hvor den er acceptabel, jf. støjbekendtgørelsens § 1, stk. 1, 2. pkt. in fine.

Det er endvidere Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg Kommunes fortsatte arbejde for etablering af en motorvej i egholmlinjen er i strid Miljøstyrelsens støjmæssige anbefalinger for kommunalplanlægning.

Iht. Miljøstyrelsen er det fornuftig planlægning *"at placere støjende virksomheder, trafikårer, fritidsanlæg m.m. nær hinanden for på den måde at samle støjen i særlige områder"*.

Når Aalborg Kommune fortsat vil arbejde for en motorvej i egholmlinjen over Egholm, som vil afgrænse byen med motorveje i både øst og vest kombineret med en støjmæssig hovedfærdselsåre i form af Vesterbro og Hobrovej, opnås ikke støjreduktion, men at støj over 58 DB spredes ud større dele af byen i stedet for at samles i særlige områder. Denne politik opfylder ikke Miljøstyrelsens anbefalinger.

VVM-redegørelsen fra 2011 blev i forbindelse med høringen kritiseret for netop sin støjundersøgelse, og konklusionen om, at den vestlige linjeføring er mere støjreducerende end den østlige.

Kritikken gik navnlig på, at det ikke er retvisende at fokusere på den procentvise *reduktion af støjbelastede boliger*, når den støjreduktion, der etableres, flytter støjen dels til boligområder, der ikke hidtil har været påvirket af støj, og til rekreative områder, der anvendes af byens borgere, netop for at komme væk fra byens støj. Som det fremgår af Aalborg Kommunens egen støjhandlingsplan side 4, opleves en forøgelse af støjen med mere end 10 DB som en fordobling. Alle de vestligt beliggende boligområder, vil således opleve noget der er langt værre end en fordobling af støjen. VVM-redegørelsen synliggør kun en støjreduktion angivet i forhold til *antallet* af boliger, der opnår en forbedring, og ikke til støjens arealmæssige betydning for byens borgere. Det er usagligt at Aalborg Kommune ignorerer denne kritik, da det er Aalborg Kommune, der efterfølgende skal sikre sig at støjgenerne nedbringes – for egen regning på de kommunale veje.

Den i VVM-redegørelsen angivne støjreduktion er således baseret på, at støjen reduceres i de områder af byen, hvor der er etagebebyggelse, men til gengæld flyttes til områder, hvor der er villabebyggelse (eks Mølholm, Nørholm Enge, Gammel Hasseris, Hasseris, Drastrup). eller næsten ingen bebyggelse (eks Egholm, Nørholmsvej). Der er naturligvis et lavere antal boliger i villaområder og rekreative

områder end i etagebebyggede områder, og det er udelukkende derfor, det kan konkluderes at der sker en støjreduktion i antallet af *boliger*.

Tages derimod udgangspunkt i størrelsen af det *areal*, der påvirkes af støj med flere db end den tålelige grænseværdi på 58 db, vil den vestlige linjeføring påvirke et langt større areal af vores fælles by, end en østlig linjeføring.

Etableres en vestlig linjeføring vil der ifølge VVM-redegørelsen være støj fra 28.500-34.000 biler på motorvej vest og 68.000-71.200 biler på den eksisterende motorvej E45. De to motorveje, vil ligge med kun ganske kort afstand med Limfjordsbroen midt imellem sig. Limfjordsbroen vil også levere støj fra 19.000 – 27.500 biler. En vestlig linjeføring vil dermed arealmæssigt øge støjbelastningen betydeligt i Aalborg og Nørresundby, fordi den medfører, at lyden spredes ud over store dele af byen, og at langt flere arealer, hvor støjmiljøets kvalitet er acceptabel i dag, opnår en støjpåvirkning over 58 db.

Denne påstand understøttes af de støjkort, der viser den støjmæssige betydning af en motorvej i vest til sammenligning med en støjmæssig betydning af en motorvej i øst, som vejdirektoratet udarbejdede i forbindelse med VVM-høringen sommeren 2011.

Endvidere bemærkes, at den påståede støjreduktion ved en vestlig linjeføring kun er til gavn for cirka 400 boliger, men til gengæld vil mere end fordoble støjen i byens villaområder som Lindholm, Skansebakken, Mølholm, Hasseris, Hasseris Enge, Gammel Hasseris og Drastrup og i de rekreative områder langs fjorden og på Egholm. Der er således slet ikke proportionalitet mellem udgifterne til etableringen af en i egholmlinjen, og de nye støjgener der rammer disse områder i forhold til den støjmæssige gevinst på 400 boliger i Thistedvej-Vesterbro korridoren.

Når Aalborg Kommunes Trafikstøjhandleplan væsentligste fremadrettede indsats er forsat at arbejde for etablering af en ny motorvejsstrækning i vest, der baserer sig på et udsagn om, at en Egholmlinje indebærer støjmæssige gevinster, som kommunen vil arbejde for at realisere, SKAL kommunen præcisere de afledte konsekvenser i forhold til støj i det materiale, der lægges frem for offentligheden, for at overholde støjbekendtgørelsen.

Dette indbefatter eksempelvis en præcisering af, at handleplanen alene betyder, at støjen nedbringes i området langs Thistedvej- Vesterbrokorridoren for 400 boliger, men til gengæld vil øges i stilleområder, omfattende størstedelen af de vestlige bydeles villaområder og i de rekreative områder langs fjorden og på Egholm. Ikke blot i ord, men også illustreret af støjkort, hvor en prognose af Egholmlinjens støjmæssige betydning er afbilledet.

I modsat fald har offentligheden ikke de efter støjbekendtgørelsen påkrævede oplysninger om Aalborg Kommunes håndtering af ekstern støj, til at kunne bedømme trafikstøjhandlingsplanen og den førte politik – herunder kommunens foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder, jf. nedenfor.



Dette er efter Borgerbevægelsens opfattelse et udtryk for, at Aalborg Kommune ikke har forholdt sig til den reelle støjmessige betydning af Egholmlinjen.

Borgerbevægelsen vil også gøre opmærksom på, at Trafikstøjhandleplanen ikke indeholder et trafik kort der viser hvilke områder, der på nuværende tidspunkt opfylder betingelserne for at blive udpeget som stilleområder.

Efter Borgerbevægelsens opfattelse opfylder navnlig områderne på begge sider langs fjorden fra togbroen og mod vest, kolonihaveområderne langs Annebergvej i Aalborg og ved Lindholm å i Nørresundby, og ikke mindst Egholm allerede på baggrund af VVM-rapporten fra 2011 betingelserne for at blive udpeget som stilleområder i Aalborg Kommune, da støjen allerede er under 55 dB(A) fra alle typer støj kilder. Tilsvarende gælder alle de ovenfor nævnte villaområder, der vil blive påvirket af en linjeføring i vest.

Endvidere mangler støjhandlingsplanen oplysninger om, hvordan handleplanen indvirker på de eksisterende stilleområder – herunder hvilke foranstaltninger de ansvarlige myndigheder agter til beskyttelse af stilleområderne, jf. støj bekendtgørelsens § 25, stk. 1, nr. 8.

Dette er nødvendigt, for at Borgerne har et tilstrækkeligt grundlag at vurdere trafikstøjhandleplanen på. En støjhandleplan skal således indeholde såvel alle støj kilder som alle de stilleområder, der er taget hensyn til, for at borgerne har det nødvendige grundlag for at vurdere de væsentligste punkter i handleplanen.

Borgerbevægelsen vil på det grundlag opfordre kommunen til mere målrettet at indkredse de problemer og situationer, der skal forbedres, og de stilleområder der skal bevares - og gerne skrue op for ambitionerne i forhold til kommunens egne realistiske foranstaltning og prioritering i forhold til nedbringelse af støj, når trafikstøjhandleplanen sendes i fornyet høring.

**Med venlig hilsen**

**Borgerbevægelsen**

**v/ Louise Faber**

Formand for Borgerbevægelsen, CVR: 33806108

*Indsigelserne fremsættes på vegne af Borgerbevægelsens **718 aktuelle medlemmer.***

*Indsigelsen fremsættes endvidere under henvisning til de **1020 indsigelser**, der blev indsendt via Borgerbevægelsens hjemmeside, og de **1737 underskrifter** som foreningen indsamlede i forbindelse med VVM-høringen om en eventuel 3. Limfjordsforbindelse i sommeren 2011. Samtlige indsigelser sagde entydigt **Nej Tak!** til en motorvej over Egholm. Mængden af indsigelser mod en vestlig forbindelse indebar en Danmarksrekord i indsigelser mod et motorvejsprojekt, hvilket byrådet bør tage med i sine betragtninger i forhold til fremtidige prioriteringer.*



*I den forbindelse gøres opmærksom på at, der ved Byrådets afstemning blev afgivet 18 stemmer imod, og 13 stemmer for en vestforbindelse. Så væsentlig en beslutning som placeringen af en ny motorvej i bynært miljø, bør ikke i et demokratisk samfund søges gennemtvunget med henvisning til så spinkelt et flertal. Tvært imod bør der søges løsninger, som har generel opbakning i kommunen såvel som blandt byens politikere.*