

Borgerbevægelsen

Ida Maries vej 16

9000 Aalborg

CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk

borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Borgerbevaegelsen@live.dk

Formand

Louise Faber

Tlf: 22799535

Talsmand for støj

Henrik Sakstrup

henrik@sakstrup.dk

Tlf: 40721015

**Til Transportministeren**

Indsendt via mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og arp@trm.dk

Aalborg den 10/1-2024

**Høringssvar vedr. støjgener ifm. ” Supplerende høring af  
Miljøkonsekvensvurdering - 3. Limfjordsforbindelse”, december 2023 samt Transportministerens forslag  
til anlægslov**

Der henstilles hermed til at miljøkonsekvensvurderingen forkastes som værende ufuldstændig i forhold til støj, da rapportens oplysninger er baseret på støjberegningsmetoder, der er utilstrækkelige, misvisende og uegnede til at beskrive de væsentlige virkninger af støj fra motorvejen i driftsfasen i forhold til omboendes sundhed. Se uddybende nedenfor under 1.

Derudover har Vejdirektoratet for så vidt angår vurderingerne af støj udvidet projektets omfang, så det omfatter et andet og større projekt, end det der er beskrevet i Miljøkonsekvensvurderingen. I forhold til støj medtages således støjdæmpningsforanstaltninger, der angår helt andre vejstrækninger, end dem, der er omfattet af det projekt, som VVM'en angår. Dermed skjules de reelle støjmæssige konsekvenser af projektet ved at støjforbedringer på andre vejstrækninger, der ikke udgør en del af projektet, medtages. Dette udgør en væsentlig retlig mangel, idet Miljøkonsekvensrapportens vurderinger ikke er fuldstændige for så vidt angår det konkrete projekt. Se uddybende nedenfor under 2.

I lyset af Folketingets egne politiske udmeldinger vedr. støj og EU-kommissionens åbningskrivelse fra den 10/10-2019 vil vi opfordre Folketinget til at beslutte Egholmlinjen udsættes, indtil der er taget beslutning om de nye grænseværdier (52dB for motorveje) skal indføres, og der er besluttet at Vejdirektoratet skal anvende retvisende støjberegninger, der ikke underdriver vejprojekternes støjkonsekvenser, hverken de sundhedsskadelige eller de blot generende. Se uddybende herom under 3

Folketinget kan ikke godkende en anlægslov baseret på en VVM-proces og en VVM-rapport, der IKKE opfylder VVM-direktivets krav for så vidt angår støj.

## 1. De anvendte støjberegningsmetoder opfylder ikke VVM-direktivets mål

Det følger af VVM-direktivets artikel 2, at

stk. 1. Medlemsstaterne vedtager **de nødvendige foranstaltninger for at sikre**, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, **undergives et krav om tilladelse og en vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse**. Disse projekter er defineret i artikel 4. 2.

Stk. 2. **Miljøkonsekvensvurderingen kan indgå i medlemsstaternes gældende procedurer for tilladelse til projekter** eller, i mangel heraf, i andre procedurer eller i de procedurer, der skal udarbejdes for at **opfylde dette direktivs målsætninger**.

Vejdirektoratet har oplyst, at de anvendte støjberegningsmetoder udgøres af Miljøstyrelsens vejledende metoder. Imidlertid skal anlægsloven, der vedtages på baggrund af Miljøkonsekvensrapporten opfylde VVM-direktivet direkte. De anvendte metoder er ikke egnede til at opfylde VVM-direktivets formål.

De miljøoplysninger der er indeholdt i Miljøkonsekvensvurderingen skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på befolkning og menneskers sundhed, jf. VVM-direktivets artikel 3, stk. 1, litra a), d) og e):

Stk. 1 **Miljøkonsekvensvurderingen skal**, afhængigt af hvert enkelt tilfælde, **bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:**

- a) befolkning og menneskers sundhed**
- d) materielle goder, kulturarv og landskabet**
- e) samspillet mellem faktorerne i litra a)-d)**

Følgende rapporter opfylder IKKE VVM-direktivets krav, da de alle er udfærdiget efter de misvisende beregningsmetoder, og dermed ikke på passende måde påviser, beskrive eller vurderer projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger i forhold til sundhedsmæssig påvirkningen fra støj, tab af materielle gode på grund af støj – sundhedsmæssig skadelig eller ej:

- VVM-rapport 379, 2011,
- Miljøkonsekvensrapport, 3. Limfjords-forbindelse – Opdatering af VVM for Egholmlinjen, 2021
- Supplerende miljøkonsekvensrapport – 3. Limfjordsforbindelse, november 2023, Opdaterede støjberegninger

I de nævnte rapporter er støjberegningerne utilstrækkelige. Egholmlinjen vil støjbelaste Aalborg langt mere end det oplyses i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt. Det er ikke foreneligt med VVM-direktivet, at de beregninger der anvendes, ikke beskriver projektets reelle væsentlige direkte og indirekte virkninger.

Det bemærkes:

- **at støjberegningerne i fremlagte VVM ikke er fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet. De er uegnede til at beskytte borgerne langs linjeføringen mod sundhedsskadelig vejstøj, herunder også sundhedsskadelig vejstøj over 58 dB Lden**
- **at usikkerheden i støjberegningerne fortsat eksisterer og er uacceptabel stor, nøjagtigt som vi kender det fra Silkeborg**

- at den usikkerhed, der er knyttet til de anvendte beregninger, er uacceptabel stor, ide det fremgår at den er  $\Delta$  +/- 10 år eller mere, ift. de anvendte trafikprognoser, der er grundlaget for støjberegningerne.
- at Vejdirektoratet ikke svarer på, hvorfor Vejdirektoratet ikke anvender vejens maksimale kapacitet som trafikprognose til støjberegningen. Vejdirektoratet er ikke begrænset af lovgivning eller vejledninger, der forhindrer i at beregne støjen ud fra højere trafikprognoser end nuværende praksis.
- at Vejdirektoratet ikke kan dokumentere, hvorledes beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB støjkonsekvenszone, iht. gældende vejledninger, er beskyttet mod at blive belastet med støjniveau over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over trafikprognosen.
- at Vejdirektoratet ikke ønsker, at de specielle lokale vindforhold tages i betragtning for at give et retvisende billede af de lokale støjforhold
- at Vejdirektoratet ikke vil fremlægge visualiseringer fra terrænniveau af hhv. støjskærme i 9-11m over terræn, set fra i boligområderne, eller motorvejen nord for Limfjorden, der i ca. 4 km etableres i kote højde 8-11m.
- at Vejdirektoratet ikke ønsker at udarbejde supplerende støjberegninger iht. nærværende høringssvar, således at borgere og politikere får et væsentligt mere retvisende og bedre beslutningsgrundlag
- at en motorvej der det meste af strækningen er hævet over terræn fra 3m til ca. 10m, med beboelse på stigende terræn på læ side af den primære vindretning, gør det til et historisk projekt med støjkonsekvenser uden tidligere sammenligning i Danmarkshistorien. Dette kræver ekstra opmærksomhed, og støjberegningerne der medtager nødvendige sikkerhedsmarginaler.

Alt i følgende begrundelser kan dokumenteres.

### **Begrundelse og dokumentation**

Støjberegningerne viser kun gennemsnitstøj baseret på en gennemsnitlig meteorologisk database for hele Danmark, hvor 4 vejrklasser (M8, M13, M18, M24) ud af 9 anvendes, og på kortsigtede trafiktal baseret på prognose der er 2 gange mindre en den historiske trafikudvikling i området. Der tages ikke hensyn til senere trafikstigninger.

Støjberegningen viser intet om afvigelserne og udsving i dB. Man kan hverken som politiker, kommune eller borger vurdere støjkonsekvenserne af Egholm-linjen ud fra VVM støjberegningerne. Man kan ikke vurdere hverdags støj, støj i myldretid, støj ved mest fremherskende vindretning, maksimumstøj eller hvad støjen vil være den dag vejen har opnået sin maksimale kapacitet.

Da udstykninger til ny beboelse fortsætter ud fra den kortsigtede VVM-beregning, vil de nye boligområder, der etableres - eller allerede er etableret – inden projektet anlægges, med sikkerhed overskride grænseværdien på 58 dB efterhånden som trafikken og dermed støjen stiger med tid.

Det samme vil ske for eksisterende beboelse, der også vil blive dækket af 58 dB zonen efterhånden som den udvides. Desuden kan en fejlprognose gøre, at grænseværdien allerede er overskredet ved vejens indvielse, som det skete i Silkeborg. Så lang tid støjen ikke beregnes ved vejens maksimale kapacitet, ved man med sikkerhed, at grænseværdien vil overskrides til stor gene for beboerne. Det er kun et spørgsmål om tid.

Metoderne er aldeles uacceptabelt og misvisende. Det kalkuleres åbenlyst med at støjgenerne først kommer for en dag, når projektet er vedtaget og opført.

På denne måde udsætter man sikkert og bevidst beboerne for sundhedsskadelig støj med forskningsmæssigt belæg for at dø før tid (WHO), og opbygger enorme samfundsøkonomiske omkostninger – DKK 4,4 mia./år iht. COWI ved TRU Høring 20/1-20.

De sundhedsmæssige omkostninger for borgerne og de økonomiske tab på grund af fald i ejendomsværdi er irreversible, når først motorvej og bydele er etableret.

Vejdirektoratets (VD) normale svar på nævnte problematik er, at stigende trafik kun giver minimal forøgelse af støjgenerne, fx at en fordobling af trafikken ”kun” giver en forøgelse af støjniveauet på 3 dB, hvilket ikke er den fulde sandhed. Udbredelse/forøgelse af støjzonen ved stigende trafik er markant, som det dokumenteres af nedenstående.

Allerede nu kan man se at støjzonens udbredelse er blevet markant forøget fra VVM 2011 til VVM 2021, FIG 1 og FIG 2, mange strækninger med en forøgelse på 100%, hvilket bekræfter ovennævnte, og beviser nuværende metodes utilstrækkelighed. Med dette simple konkrete eksempel baseret på Vejdirektoratets egne beregninger, burde al yderligere dokumentation være overflødig. Alligevel dokumenteres der yderligere på følgende sider. Af ovenstående årsag er beslutning om linjeføring taget på et forkert og misvisende grundlag baseret på VVM 2011, og bør revurderes med supplerende støjberegninger.

... fortsættes næste side

## Forskel på VVM støjkort fra 2011 til ...

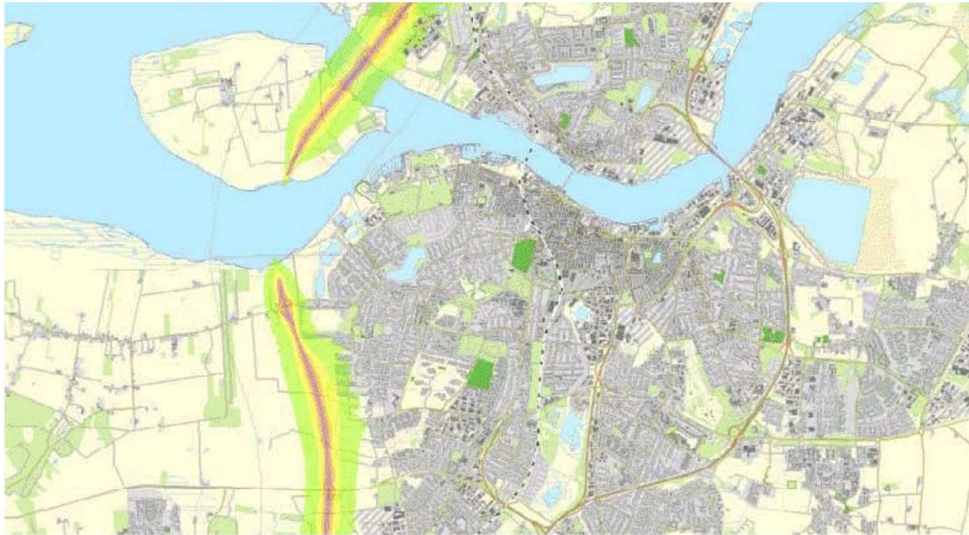


FIG 1

## ...VVM 2021 – fordobling på de fleste strækninger på blot 10 år !



FIG 2

Hvad vil en beregning vise i 2031?

At udviklingen fortsætter, og at støjkonsekvenszonen fortsætter med at udvide sig, kan også ses af næste sammenligning, FIG 2a. VVM 2011 og VVM 2023.



VVM 2011. Politisk beslutningsgrundlag

VVM 2023

FIG 2a herover

At det politiske beslutningsgrundlag i VVM 2011, som alle har forholdt sig til ift. valg af linjeføring, er baseret på støjgener der nu viser sig at være særdeles langt fra sandheden, bør få VD til at oplyse Folketinget om de endelige støjkonsekvenserne når vejen har opnået sin maksimale kapacitet.

## VVM 2023 – og udviklingen fortsætter.

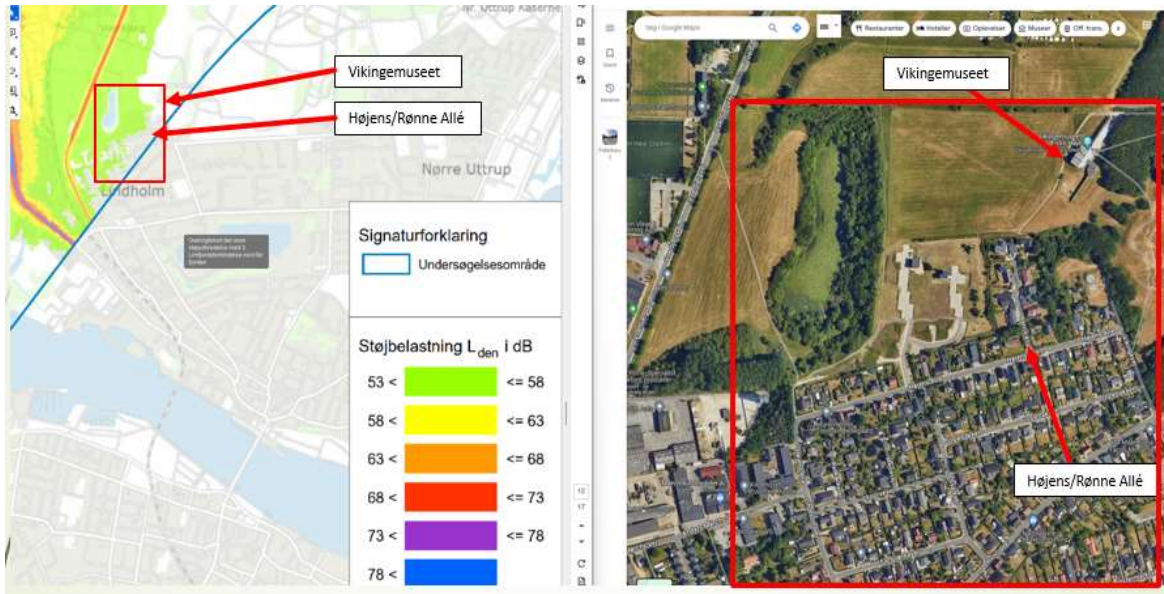
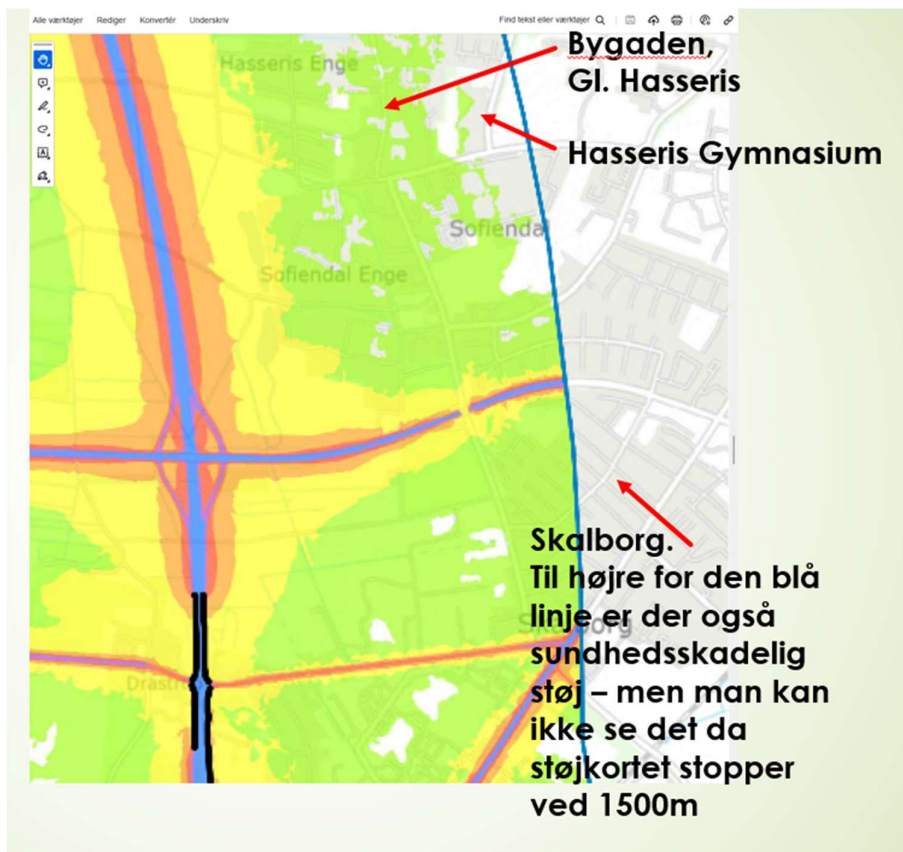


FIG 2c, herover: Sundhedsskadelig støj iht. Vejdirektoratet nu op til Vikingemuseet og i det nye boligkvarter ved Højens Allé, Lindholm Høje. FIG 2d, herunder: Sundhedsskadelig støj nu ind til Hasseris Gymnasium mv.



Hvornår stopper denne udvikling med øget støj?

Svaret er simpelt – det gør den når vejen har opnået sin maksimale trafikale kapacitet med maksimale støjgener. Derfor må støjberegningerne nødvendigvis tage hensyn hertil og medtages i støjberegningerne allerede ved planlægning af nye veje, for at give et retvisende billede af miljøkonsekvenserne.

Som borger og politiker har man et krav på at kende de kommende støjgener.

FIG 3 herunder illustrerer hvor markant støjudbredelsen forøges med stigende trafik, specielt i medvind som beboerne må leve med 2/3 af tiden i Egholmlinjen. Vinden er den største meteorologiske faktor for støjudbredelsen. Baseret på 40 års vindmøllestatistikker, kan det med sikkerhed påvises, at der i Aalborgområdet blæser væsentligt mere end landsgennemsnittet og samtidig 2/3 af tiden fra vestlige retninger. Da Egholmlinjen er placeret vest for byen, og på store strækninger hævet over terræn i typisk 3-4m's højde, og nord for fjorden, 4 km motorvej i kote-højde 8-11m, samtidig med beboelserne generelt findes på stigende terræn mod øst, får vinden særdeles stor indflydelse på støjgenerne langs Egholmlinjen for alle bydele på læ side. Silkeborg er desværre et sammenligneligt eksempel hvor støjberegningerne var særdeles fejlagtige, men der stilles stadig ingen garantier for støjberegningernes validitet.

I illustration herunder er anvendt 65 dB zonen til sammenligning, hvilket er meget støjende og en fordobling ift. 55 dB. Her kan man se at Lden 65 dB som udgangspunkt findes i en afstand på 130m fra motorvejen ved 30.000 køretøjer/døgn (ATD) i dette eksempel, og samme støjniveau ved fx 60.000 ATD i medvind på en afstand på 410m, så trafikstigning og medvind har så stor betydning. For 53 og 58dB er afstandene væsentligt større/længere ude, da der er tale om en halvering at støjen ift. 65 dB. På lignende vis kan man lave en sammenligning med 58 dB zonen, men forholdet er det samme. Dvs. som myndighed kan man planlægge bebyggelse og acceptere nuværende beboelse på meget kort afstand fra vejen, selv om man med sikkerhed ved, at støjzoneudbredelsen stiger markant, og over grænseværdierne – både i 0 vind, gennemsnitsvind og medvind.

Myndighedernes svar på konsekvenserne i ovenstående eksempel med fordobling at trafikallet fra 30.000 til 60.000 ATD, vil være at det har negligerbar betydning, da støjen kun stiger 3 dB som knap er hørbart, hvilket er korrekt, men absolut ikke fyldestgørende og objektivt.

**Nævnte forhold kan man som ansvarlig myndighed ikke negligere, da beboere med sikkerhed belastes med vejstøj over 58 dB på et tidspunkt, og endnu mere med de lokale vindforhold. Derfor må støjgrænserne baseres på vejens maksimale kapacitet som minimum, og med al sund forebyggende fornuft, også den fremherskende vindretning, inklusiv en relevant sikkerhedsfaktor, som man gør i mange andre sammenhænge.**



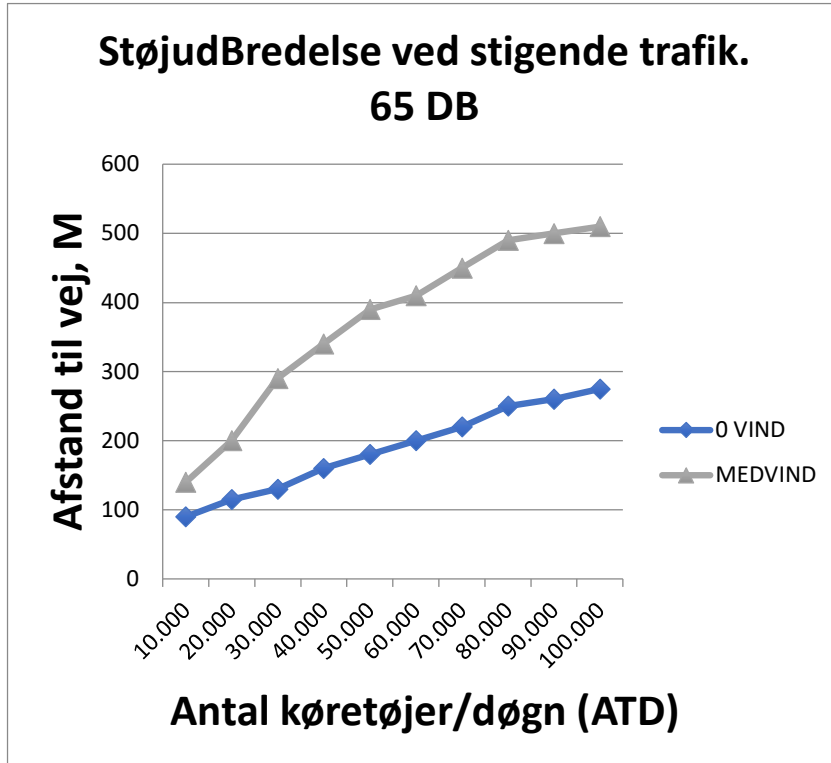


FIG 3

Støjberegningerne er baseret på en gennemsnitlig meteorologiske database, der skulle tage højde for vindretninger i Danmark. For at vurdere dette må man analysere støjkort over vand hvor støjen ikke påvirkes af landskabet. Når man ser på støjudbredelser over vand i VVM'erne, er der forsvindende lille forskel på støjudbredelsen øst og vest for de pågældende veje. Når man foreligger det for eksperter vedkender de at det "ikke ser rigtigt ud", når man som i Nordjylland har vestenvind 2/3 af året. Derfor foreligger nu en ny beregning for Egholmlinjen som Vejdirektoratet ikke ønsker at udføre, baseret på hverdagstrafik og let vestlig vind, hvilket resulterer i, at 26.000 borgere i Aalborg vil blive belastet med sundhedsskadelig støj. Det er man nødsaget til at tage hensyn til. Vejdirektoratet erkender at man i Nordjylland kan have afvigelser fra den gennemsnitlige vejrdatabase (4 vejrklasser ud af 9), men finder det ikke nødvendigt at beregne. Man kan modsat spørge sig selv – hvorfor ikke? Det giver et mere realistisk billede, hvis man reelt ønsker at sikre beboerne mod sundhedsskadelig støj. Som reference anvender andre lande også supplerende støjberegninger ud over Lden – så som medvindsberegninger, maksimumsværdier, Lday, trigger værdier for støjdæmpende tiltag, forpligtende lovgivning og subjektive støjforhold som man vurderer relevant at tage i betragtning i de konkrete vejprojekter.

Nedenstående FIG 4 viser hvor stor en del af Aalborg og Nørresundby der vil blive belastet med sundhedsskadelig støj øst for motorvejen, med VVM trafiktal, en almindelig hverdag med let vestlig vind. Støjniveau og udbredelse vil stige yderligere med tiden.

VD har tidligere svaret herpå, men ud fra fejllæsning anvendt 23.000 husstande, og ikke 26.000 beboere. Hvis VD stadig stiller sig tvivlende på beregningen, opfordres VD til at fremlægger egen beregning med samme forudsætninger til sammenligning.

## Hvordan vil det gå i Aalborg?

Mere reelt støjkort:

Gennemsnitsberegninger, NORD2000 eller ej  
Det ændre ikke virkeligheden

26.000 borgere vil  
2/3\* af året med  
vestenvind blive  
belastet med  
sundhedsskadelig  
støj.



Hverdagsstøj i let vestlig vind  
Baseret på

- 40 års vindmøllestatistikker
- NORD2000
- VVM 2021

FIG 4

At udviklingen fortsætter i en forkeret retning kan man allerede konstatere nu. Iht. VVM 2021 er der beboelse i Sofiendal Enge der overskrider 58 dB, og yderligere ny bebyggelse på vej i 58-63 dB zonen. Desuden er ny børnehave opført med stort fokus på udendørsaktiviteter for børnene, beliggende i 58-63 dB Lden zonen, selv med en støjvold, vel at mærke for en børnehave der kun er åben i hverdagen.

**Hvis man ønsker at tage støj alvorligt ift. en børnehave, bør man selvfølgelig anvende Lday (støj mellem kl. 07-19), som dækker det reelle tidsrum børnehaven anvendes.**

Som borger må man konstatere at den vejledende grænseværdi på 58 dB er uden virkning, og beboerne er ladet i stikken uden retslige krav eller sikkerhed ved disse overskridelser. At myndighederne ikke forholder sig til disse overskridelser eller forhindrer disse, at kommunen fortsætter med at udstykke i støjzoner over 58 dB, at kommunen ikke er forpligtet til at støjdæmper når grænseværdien overskrides, er uacceptabelt og uforståeligt, specielt i lyset af, at selv når grænseværdien overholdes iht. en usikker trafikprognose der ofte er underestimeret, så vil grænseværdierne være overskredet straks trafiktallet overstiger prognosen, hvilket er set ske allerede ved åbning af nye veje. Sagt på en anden måde – Vejdirektoratet bør besvare, hvad argumentet er for at anvende en særdeles usikker trafikprognose, når vejens maksimale kapacitet er en langt mere sikker værdi, der samtidig giver en langsigtet støjberegning der reelt sikrer borgerne mod overskridelser af grænseværdierne, så man ikke senere skal til at lave støjdæmpning, pga. midlertidige trafikprognoser. Støjdæmpning som i øvrigt ikke altid er tilstrækkelige, da de kun har begrænset effekt og tæt på motorvejen. Vejbroer er også bygget således de kan bære vejens maksimale trafik inklusiv en sikkerhedsfaktor! Hvorfor denne forskel?

Allerede nu har man overvejet yderligere støjdemning på Egholmlinjen, hvilket beviser at man allerede nu er bagud ift. virkeligheden. Virkelighedens trafikstigningerne har overhalet VVM 2011 og 2021. Dette dokumenterer tydeligt planlægningsmetodens utilstrækkelighed og manglende tidshorisont med store sundhedsskadelige konsekvenser for beboerne langs motorvejen. Det kræver refleksion både hos myndigheder og Folketingets medlemmer.

**På den baggrund er det derfor vanskeligt med de nuværende planlægningsmetoder, at have begrundet tillid til, at man fra statslig- eller kommunal side reelt ønsker at beskytte borgerne mod sundhedsskadelig støj.**

Derfor kræver det lovgivning på området, hvis udviklingen skal vendes. Derfor appelleres til, at der skabes lovgivning som varetager sundhedsmæssige hensyn til borgerne ved planlægningen og etableringen af motorveje, samt løbende sikrer støjen overholder fastsatte grænseværdier, og at støjberegningerne som et absolut minimum er baseret på vejens maksimale kapacitet – ellers er det umuligt at tage hensyn til den kommende støj. Dernæst at Miljøstyrelsens nye notat med foreslået grænseværdi på 52 dB anvendes.

At løse støjproblemerne på sigt hvis det skulle vise sig nødvendigt, at gøre det bedst muligt, som foreslået fra officiel side, kan ikke accepteres som en løsning. Et projekt af denne størrelse kan ikke være baseret på formodninger og ikke specifikke løsninger. Som minimum må det dokumenteres, at støjgrænserne kan overholdes ved vejens maksimale kapacitet. Specielt set i lyset af, at Vejdirektoratet konstaterer, at det er urealistisk og ikke praktisk muligt at støjdempe med særlig effekt visse steder på Egholmlinjen, og specielt på Lindholm-strækningen, som placeres i en højde på kote 8-11m i ca. 4 km.

VVM støjberegninger er ikke bedre end de forudsætninger de er baseret på. Vi opfordrer derfor til at disse beregninger kvalitetssikres med kontrolmålinger fra andre vejprojekter, fx i Silkeborg, før en ny VVM støjberegning foretages for Egholm-linjeføringen og inden en anlægslov kan vedtages. Hvis dette ikke efterkommes, må det være et relevant krav, at myndighederne stiller garanti for at grænseværdierne overholdes.

## 2. Projektet er usagligt udvidet med andre vejstrækninger

I VVM 2021 er der planlagt støjskærme, hvoraf 45% er placeret langs eksisterende E45. Se FIG 5, markeret med sorte streger i den røde ring.

Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer, iht. Miljøstyrelsens notat ved 52db.

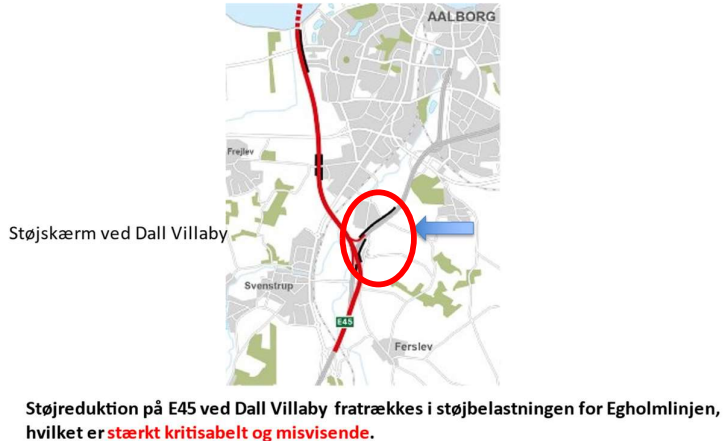


FIG 5

Støjreduktionen på E45 øst for Dall Villaby har intet at gøre med det projekt, der skal miljøvurderes. Miljøkonsekvensrapporten skal vise støjen langs Egholmlinjen og dennes påvirkning af trafikmønstret og tilhørende støjgener.

At Vejdirektoratet vælger at støjreducerer øst for Dall Villaby er fornemt, da beboerne har ventet på dette i mange år, men at fratække det i det samlede støjregnskab for Egholmlinjen, viser intet om linjeføringens støjbelastning. Støjskærmene ud for Dall Villaby giver en meget stor reduktion i den samlede støjberegning, da byen er særdeles støjplaget. Man kunne have valgt at støjdæmpe ud for Gug og fratrukket dette. Dette vil heller ikke reducerer støjen på Egholmlinjen. På denne måde har man kunne fremvise et Støjbelastningstal SBT, der er pyntet og langt bedre end reelt - og særdeles misvisende. Som Folketingspolitiker og myndighed bør man forholde sig til, hvorvidt nævnte beregningsmetode giver et retvisende billede.

**Folketinget bedes anmode Vejdirektoratet om at beregne støjgenerne for Egholmlinjen uden reduktion pga. støjskærme ved Dall Villaby, så læserne af VVM'en kan se det reelle støjbillede af Egholmlinjen.**

## 3. Afsluttende

Der er uoverensstemmelse i trafiktallene som er anvendt i VVM 2023 støjberegningerne. Der er anmodet om aktindsigt, men disse data er for nuværende ikke modtaget. Derfor må vi tage forbehold for støjberegningernes rigtighed og validitet, indtil vi kan bekræfte andet efter modtagelse af de ønskede data.

Ud over en nødvendig debat og diskussionen om beregningsmetoder og grænseværdier mv., taler resultaterne fra EEA-rapport 22/2019 sit tydelige sprog. Aalborg er Danmarks mest støjbelastede by og ingen tysk by til sammenligning er lige så støjbelastet. I Danmark er 23% af befolkningen støjbelastet – mere end det dobbelte af tilsvarende støjbelastning i Tyskland. I perioden 2012-2017 steg støjen med 17% i Danmark, i Tyskland faldt den med 17%.

**Selv med udfordringer i sammenligninger af støjgener mellem lande, kan udvikling i det enkelte land ikke betvivles. Derfor må de danske myndigheder vise, at de reelt ønsker at ændre denne udvikling i Danmark.**

**Hvis de nuværende planlægningsmetoder og støjberegninger fortsætter uændret, vil denne uacceptable udvikling fortsætte, og Egholmlinjen vil desværre kun bidrage til at støjforureningen øges.**

På Høring i Trafikudvalget (TRU) d. 20/1-2020 stillede TRU's daværende formand Jeppe Bruus spørgsmålet "Hvorfor overraskes vi alle af at vejstøj – den er nærmest eksploderet – bare inden for de sidste 5-6 år?". Dette spørgsmål er hermed besvaret. Nærværende dokumentation viser med al tydelighed, at de nuværende planlægningsmetoder resulterer i systematisk sikkerhed for at vi overraskes af støj, da myndighederne udelukkende anvender Lden og kortsigtede trafikprognoser der ikke tager højde for det langsigtede støjniveau og i øvrigt uden sikkerhedsmargin eller konservativ tilgang. Intet er sket siden.

**Der må derfor konkluderes**

- at støjberegningerne er utilstrækkelige og at Egholmlinjen vil støjbelaste Aalborg langt værre end antaget i VVM'en, og at det kun kan blive værre på sigt
- at støjberegningerne i fremlagte VVM ikke er fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet, og dermed ikke sikre beboerne langs linjeføringen mod sundhedsskadelig støj og støj over 58 dB Lden
- at usikkerheden i støjberegningerne fortsat eksisterer og er uacceptabel stor, nøjagtigt som vi kender det fra Silkeborg
- at Vejdirektoratet ikke svarer på, hvorfor Vejdirektoratet ikke anvender vejens maksimale kapacitet som trafikprognose til støjberegningen. Vejdirektoratet er ikke begrænset af lovgivning eller vejledninger, der forhindrer i at beregne støjen på senere tidspunkter end nuværende praksis.
- at Vejdirektoratet ikke kan dokumentere, hvorledes beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB støjkonsekvenszone, iht. gældende vejledninger, er beskyttet mod at blive belastet med støjniveau over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over trafikprognosen.
- at Vejdirektoratet ikke ønsker, at de specielle lokale vindforhold tages i betragtning for at give et retvisende billede af de lokale støjforhold
- at Vejdirektoratet ikke vil fremlægge visualiseringer fra terrænniveau af hhv. støjskærme i 9-11m over terræn, set fra i boligområderne, eller motorvejen nord for Limfjorden, der i ca. 4 km etableres i kote højde 8-11m.
- at Vejdirektoratet ikke ønsker at udarbejde supplerende støjberegninger iht. nærværende høringsvar, således at borgere og politikere får et væsentligt mere retvisende og bedre beslutningsgrundlag
- at en motorvej der det meste af strækningen er hævet over terræn fra 3m til ca. 10m, med beboelse på stigende terræn på læ side af den primære vindretning, gør det til et historisk projekt uden sammenligning i Danmarkshistorien, der kræver ekstra opmærksomhed, og støjberegningerne der medtager nødvendige sikkerhedsmarginaler.

Efter foreningen "Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen" foretræde for TRU d. 6.4.2021, gav MF Orla Hav (S) udtryk for på TV2, at den fremlagte dokumentation gav anledning til skærpet opmærksomhed og yderligere overvejelser ift. støjgener. Borgerne ser frem til disse.

Med nærværende høringssvar indstiller vi hermed den af Vejdirektoratet fremsatte VVM og Miljøkonsekvensvurderinger 2023 inkl. opdateringer og tidligere referencer underkendes, og at Egholmlinjen frafaldes.

Miljøstyrelsen har udarbejdet notat, J. nr.2021-36155, "Støj fra motorveje – vurdering af konsekvenser for ændring af vejledende grænseværdier for støj fra motorveje".

Vi opfordrer Folketinget til at beslutte Egholmlinjen som minimum udsættes, indtil der er taget beslutning om de nye grænseværdier (52dB for motorveje) skal indføres, og såfremt, implementere disse i ny opdatering af støjberegningerne. Vi opfordrer til at grænseværdien ændres til WHO 53 dB eller den i notatet foreslåede 52dB for motorveje, som minimum for nye vejanlæg, som en start på at vende den uheldige støjudvikling i Danmark. Vi opfordrer til at der i notatet bemærkes, at støjberegninger skal foretages med vejens maksimale trafikkapacitet, samt at der fokuseres på industribygninger frem for beboelse, såfremt der skal bygges i nærheden af nye motorveje.

EU's åbningsskrivelse af 10/10-2019 påtaler at Danmark ikke opfylder VVM direktivets krav, bla., men ikke udelukkende, at;

*"Danmarks uklare nationale regler for vedtagelsen af projekter ved lov, en ukorrekt gennemførelse af bestemmelserne om høring af offentligheden og myndighederne samt ukorrekte nationale bestemmelser om, hvad bygge- og anlægstilladelser skal indeholde."*

**Der henstilles til at VVM-processen -og rapporten omgøres, således at alle forhold opfylder de i EU's åbningsskrivelsens mangler og påtaler. Folketinget kan ikke godkende en anlægslov basere på en VVM-proces og VVM-rapport der IKKE opfylder EU's krav hertil.**

Med venlig hilsen

Henrik Sakstrup  
Talsmand  
Borgerbevægelsen  
Fhv. officer RDAF og pilot