

# Notat

**Til** By- og Landsudvalget  
**Kopi til** Indtast Kopi til  
**Fra** Peter Sønderlund  
**Sagsnr./Dok.nr.** 2018-011401 / 2018-011401-25

**Trafikplanlægning, BLF**  
By- og Landskabsforvaltningen  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
Init.: PSL

12-11-2018

## Trafikstøjhandlingsplan 2018 - indsigelser og bemærkninger

### Generelle kommentarer til de indkomne høringssvar

De indkomne svar orienterer sig primært om følgende tre emner:

1. Trafikstøj fra motorvejen gennem Aalborg og ved Dall Villaby
2. En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og støjkonsekvenser heraf.
3. Konkrete forslag til udpegnings af stilleområder

I det følgende vil de enkelte høringssvar blive besvaret kort. Der kan dog knyttes følgende generelle bemærkninger til de tre overordnede emner:

- 1) Trafikstøj fra motorvejen: Motorvejen er en statsvej. Trafikstøj herfra er derfor omhandlet i Vejdirektoratets Støjhandlingsplan, der er revideret i 2018. Heri beskrives også mulige støjreducerende tiltag langs motorvejene.
- 2) Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse er tidligere behandlet i en grundig planproces, hvor miljøkonsekvenserne er blevet analyseret i VVM-rapporten udarbejdet af staten. De rejste kritikpunkter af valget af en Egholm-linje og af konsekvensvurderingerne i VVM-rapporten behandles derfor ikke som en del af støjhandlingsplanen.
- 3) Der lægges i planen op til, at der i den kommende planperiode kan udpeges stilleområder.

**1. Bemærkning** fra Claus Hougaard, cho.walle@gmail.com

*Spørgsmål til handlingsplan for trafikstøj i Aalborg kommune*

Jeg har med stor interesse læst kommunens handlingsplan angående trafik støj, da vores by Dall Villaby er hårdt ramt af trafik støj fra motorvej E45. Til min ærgrelse ser jeg at Dall Villaby slet ikke er med på det kort, hvorpå støjmålingerne er angivet i handlingsplanen. Ud fra det må det konkluderes at Dall Villaby ikke indgår i handlingsplanen. Ser man på 2007 støj målingerne på miljøstyrelsens støjkort, er der grundlag for at gøre noget ved trafik støjen allerede nu og med en gradvis stigende trafik udsigt på E45, må det forventes at Dall Villaby ikke bliver bedre stillet på sigt, hvis ikke vi kommer med i kommunens handlingsplan for bekæmpelse af trafik støj.

Spørgsmål:

Anderkender Aalborg kommune at Dall Villaby allerede på nuværende tidspunkt rammes af trafik støj over grænse værdierne?

Er der en nuværende handlingsplan, hvor bekæmpelse af trafik støj indgår for Dall Villaby?

Hvis nej. Hvorfor ikke?

Hvis ja. Hvilket initiativer for støjdempering indgår i handlingsplanen for bekæmpelse af støj i Dall Villaby og hvornår forventes støjdemperingen indført?

Mvh.

Claus Hougaard  
Dall Villaby

**Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Miljøstyrelsens Støjbekendtgørelse beskriver, hvilke områder kommunerne skal udarbejde en støjhandlingsplan for. Det drejer sig om større sammenhængende byområder, herunder Aalborg-Nørresundby. Aalborg Kommunes støjhandlingsplan er derfor udarbejdet for dette område.

Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje. Heri indgår motorvejsnettet, også ved Dall Villaby.

**2. Bemærkning** fra Jimmi Schoubo Povlsen, jimmipovlsen@gmail.com

*Trafikstøj Dall Villaby*

Jeg vil gerne have afklaring på, hvorfor i ikke mener, at Dall Villaby ikke skal med i jeres planer og at mindste trafik støj? Dall Villaby ligger bogstaveligt talt lige op af motorvejen, og ved myldretid kan man ikke føre en samtale ude i haverene. Så derfor undre jeg mig kraftigt over hvorfor Dall Villaby ikke er med i planen. ? Man burde måske sikre områder der har lagt der siden 70erne, men i stedet sikre man kun ved alle nybyggerier. Man glemmer simpelthen de eksisterende områder.

Mvh

Jimmi Schoubo Povlsen

**Svar: *Delvist imødekommet.***

*Svar fremsendes til borger:* Miljøstyrelsens Støjbekendtgørelse beskriver, hvilke områder kommunerne skal udarbejde en støjhandlingsplan for. Det drejer sig om større sammenhængende byområder, herunder Aalborg-Nørresundby. Aalborg Kommunes støjhandlingsplan er derfor udarbejdet for dette område.

Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje. Heri indgår motorvejsnettet, også ved Dall Villaby.

**3. Bemærkning** fra Allan Bjørka Haaning, allanhaa@gmail.com

*Trafikstøjhandlingsplan*

Det er med stor interesse at jeg har læst Aalborg kommunes trafikstøjhandlingsplan for 2018, og er opmærksom på at handleplanen gælder trafikstøjen i tætbyområdet Aalborg-Nørresundby.

Er der en tilsvarende handleplan for områder uden for dette område?

Jeg tænker meget specifikt på området lige syd for (Dall Villaby), hvor der også er betydelig trafikstøj, i henhold til Miljøstyrelsens støjkort, er vi blandt de hårdeste ramte områder i Aalborg kommune.

**Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Miljøstyrelsens Støjbekendtgørelse beskriver, hvilke områder kommunerne skal udarbejde en støjhandlingsplan for. Det drejer sig om større sammenhængende byområder, herunder Aalborg-Nørresundby. Aalborg Kommunes støjhandlingsplan er derfor udarbejdet for dette område.

Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje. Heri indgår motorvejsnettet, også ved Dall Villaby.

#### 4. Indsigelse fra Mads Rubak, madsrubak@hotmail.com

##### *Stille områder*

Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan er i høring. Igen påstås det, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen udgør kommunens væsentligste redskab til nedbringelse af støjen (side 22). Det er ligegodt utroligt, at Egholmlinjen med henvisning til tallene i en forældet VVM fra 2011, stadig hives frem som svaret på alle ondt i denne by! Byen har da udviklet sig meget siden da. Navnlig er der ikke i de gamle VVM-tal, der anvendes i trafikstøjhandlingsplanen, taget højde for alle de nye boliger, der er bygget tæt på den tinglyste "byggelinje".

Jeg gør samtidig opmærksom på, at kommune kan gøre noget mere for at sikre vi bevarer de støjfrie boligområder vi allerede har, ved at udpege hvilke områder i byen, der skal være stilleområder. Det er ikke sket endnu, selvom kommunen har været forpligtet hertil i mange år. Kommunen foreslår (side 23), at det er parker der udpeges, men hvorfor ikke også udpege de stille byområder, vi faktisk har, som vi gerne vil bevare?

Mange boligområderne i Aalborg, navnlig dem i vest opfylder i forvejen kravet om et støjniveau under 55db. Jeg indstiller Hassers Enge samt Egholm som stille område i Aalborg Kommune.

Gør også opmærksom på, at det er en stor pris at betale at ødelægge alle de vestlige bydele og Egholm med motorvejsstøj, som aktuelt opfylder kravene til at være et stilleområde, for blot at nedbringe støjen for 400 boliger til et niveau, der stadig ligger over 55db.

##### **Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af bolig eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt.

Kommunen kan i forbindelse med den kommunale planlægning udpege stilleområder i det åbne land eller i byer jf. Miljøstyrelsens vejledning. I byerne vil der være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

**5. Bemærkning** fra Lisa Fuglsig Paarmann, lpaarmann@gmail.com

*3 limfjordsforbindelse*

Kære Egholms Venner

Aalborg Kommune gennemfører en høring!!

Hermed en STOR opfordring til at foreslå Egholm udpeget som "Stille Område"!

Egholm opfylder kravet hertil om et støjniveau under 55 dB, og har en beliggenhed, der gør det nemt at opretholde kravet fremover. Dertil kommer at udpegningen vil harmonere godt med, at Egholms vestlige del udgøres af et Natura 2000 område, og at Egholms østlige dele huser Den Lysbugede Knortegås, der er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet skrappe beskyttelse, når den ankommer i efterår/vinter halvåret. Den Lysbugede Knortegås anses for støjfølsom, og det vil derfor være godt at sikre at området bevare sin udprægede ro. Tilsvarende er strandtudserne, der er beskyttet af habitatdirektivet, dybt afhængig af at kunne høre hinanden i parrings sæsonen, og også de har behov for ro. Egholm anvendes af rigtig mange mennesker til rekreative formål, navnlig på grund af roen.

Et stilleområde på netop Egholm vil således tilgodese såvel mennesker og dyr.

Men det er ikke nok at sige det engang, i et enkelt brev til kommunen- de skal høre det fra mange. Også fra dig.

Følg linket og fortæl kommunen dit ønske inden den 28/10.

**Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegning af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning.

## 6. Indsigelse fra Annette Roed Ottesen, info@fysio-fokus.dk

### *Aalborg kommunes trafikstøjhandlingsplan*

I Kommunens trafikstøjhandlingsplan påstås det, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen udgør kommunens væsentligste redskab til nedbringelse af støjen. Så er jeg ikke imponeret over kommunens indsats. Hvordan kan kommunen i 2018 begrunde noget så vigtigt som støjsikring med forældede og forkerte oplysninger fra en gammel og meget kritiseret VVM rapport fra 2011. Vejdirektoratet (VD) konkluderer her at en vestlig forbindelse nedbringer støjbelastningen med lidt over 400 boliger og at en væsentlig årsag hertil er aflastningen af bygaderne gennem Nørresundby og Aalborg (Thistedvej og Vesterbro). Samme VD konkluderer i VVM og i Konsolideringsrapporten fra 2014: at linjeføringen ikke aflaster midtbyen væsentligt og at trafikken på broen har været konstant de sidste mange år og kun begrænses af mængden af biler som kan komme igennem trafiksignalerne i enderne af vejene.

Ja midtbyen er attraktiv og der vil altid være alle de biler, som kan være her, så derfor aflaster en vstlig forbindelse ikke midtbyen nævneværdigt - ej heller støjmæssigt. Tværtimod vil tilkørselsvejene Annebergvej, Peder Skramsvej og Mølholmsvej blive mere støjplaget og samtidig er der i vest - siden VVM - kommet en stor mængde boliger til i bl.a. Hasseris Enge, som ligger lige op til til den tinglyste linjeføring. Og de boliger tager Aalborg kommune ikke med i et nyt skrift om støj - det er utroværdigt for en kommune. Jeg må også formode at Aalborg kommune er blevet advaret om at bygge boliger her - ligesom VD påstår, at de har advaret Silkeborg kommune om at bygge boliger tæt op mod linjeføringen; hvorfor det nu er Silkeborg Kommune, som umiddelbart står med regningen til støjsikring omkring motorvejen. Med det nye fokus på støj - ikke ny viden - men nyt fokus på alle de helbredsskadelige virkninger specielt den lavfrekvente støj fra motorveje - så har Aalborg kommune faktisk en chance for nu at sadle om og ikke bringe 20 km ekstra støjvej i spil, men i stedet udvide i øst og slå mange fluer med et smæk: få en reel aflastning af tunnelen på 50-100% (afhængig af om man ønsker 1 eller 2 rør) - istedet for den vestlige forbindelses 16% aflastning af tunnelen, som er spist op af trafikstigning indenfor byggeperioden og derfor vil der fortsat være trængsel ved tunnelen, have en funktionsdygtig løsning mens tunnelen skal levetidsforlænges SAMT UNDGÅ AT UDVIDE STØJZONERNE TIL EN RIMELIG STILLE DEL AF BYEN OG NEDBRINGE STØJNIVEAUET I ØST.

Aalborg kommune vil nu samtidig udpege støjfrie stilleområder. Jeg kan pege på søerne og området foran Gravenstenvej hen til rensningsanlægget, Fjordparken, Egholm, Nørredybet og Lindholm strandpark som stilleområder, som vi endnu har mulighed for at bevare som stilleområder. I Vestbyen og Hasseris har vi stadig samme muligheder, hvis vi ikke også maser en motorvej ned over den vestlige del af byen.

### **Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af bolig eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegning af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning. Kommunen kan i forbindelse med den kommunale planlægning udpege stilleområder jf. Miljøstyrelsens vejledning. I byerne vil der være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

## 7. Indsigelse fra Claus Rasmussen, 2cocio@gmail.com

### *Trafikstøjshandlingsplan 2018*

Hej

En 3 forbindelse over Egholm, vil ikke hjælpe på at sænke vejstøjen på E45, da trafikken siden den nu ugyldige VVM redegørelse fra 2011 er steget kraftigt siden da! Samtidigt vil trafikken stige og dermed også støjen, under en 10 årig opførselsperiode af en Egholmsforbindelse, at det vil være den samme eller højere på E45, når en vestlig skulle stå klar. Ergo ingen ændringer eller forbedringer for allerede berørte borgere langs E45!

Samtidigt vil det ødelægge stille og i forvejen rolige områder i Vestbyen, Egholm og Lindholm. En vej over Egholm vil med en ofte vestenvind bringe støj langt ind i hjertet af Aalborg og Nørresundby, da lyd bevæger sig langt over vand (Limfjorden) .

Hvor der i forvejen er områder som faktisk nu overholder grænsen under 55db, og rekreative etablerede område langs fjorden, vil mange millioner være spildt for borgerne!

Samtidigt er der blevet kraftigt bebygget med boliger langs fjorden, og disse vil blive kraftigt berørt af vejstøj og pludseligt ligge i udsatte områder, hvor de nu ligger i stille områder som for nuværende overholder støjgrænsen!

Det er samtidigt billigere at støjsikrer en E45 og vil være en statslig opgave, og samtidigt kan spare penge på at lægge støjsvag asfalt på en E45.

Det er simpelthen en ommer!

Der må laves en ny VVM støjmåling, og samtidigt må kommunen søge rådgivning for nye og måske lavere støjgrænser i fremtiden! Det er meget diskuteret i medierne lige nu, med ny viden omkring dette emne!

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Kommunen skal ved nyanlæg af bolig eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets Støjbekendtgørelse, der beskriver hvordan støjberegningerne skal foretages, og hvilke støjgrænser der skal lægges til grund for vurderingerne af støjbelastede boliger. Aalborg Kommune har fulgt disse foreskrifter ved udarbejdelse af denne støjhandlingsplan.



## 8 Indsigelse fra Mette Borup, Datho@stofanet.dk

### *Høringssvar til støjhandlingsplan*

En effektiv måde at nedbringe trafikstøjen i byen på, er at satse mere på elbusser i den kollektive trafik, herunder specielt den kommende +Bus og der bør laves undersøgelser af, hvor stor en effekt et skift til el-busser, vil give bla. i Aalborg Midtby (hvor det er motor og udstødning der støjer). Når Nytorv fredes for busser jf. Midtbyplanen og istedet fremover skal køre via Danmarksgade eller Jyllandsgade, vil det uden tvivl øge antallet af støjramte boliger pga. flere boliger langs disse gader. Det samme vil gælde +Bus, der med høj frekvens, vil genere boliger langs ruten i tætby området. Her vil el-drevne busser gøre en kæmpe forskel. Så få omstillet busserne til el-drift, til gavn for både støj og klima, og prioriter først de buslinier, der går igennem midtbyen.

Og stop så snakken om at en 3. Limfjordsforbindelse vil reducere antallet af støjramte boliger. Alle erfaringer viser, at udbygning af vejnettet, kun genererer mere trafik og dermed mere støj. Vurderingen af at 3. Limfjordsforbindelse skulle reducere støjramte boliger med 400 stk. ligger 6-7 år tilbage og trænger vist til en opdatering specielt ift. de mange nye boligområder i Hasseris - og Sofiendals Enge.

Hertil kommer at en motorvej i vest, vil øge det generelle støjniveau og dermed mindske muligheden for stilleområder på de kanter. Med en Egholmlinie frygter jeg en fremtid for store dele af Hasseris, Mølholm og Nr. Sundby, med en konstant summen af en motorvej, som man i dag oplever i Gug og Visse. Set ud fra en støjbekæmpelses vinkel, er der gode argumenter for et parallel tunnelrør i Øst, istedet for en Egholm linie, fordi støjen vil blive koncentreret om en enkelt (nuværende) linjeføring og ikke blive spredt til nye områder. Det svarer til, at det er lettere at rense røgen i skorstenen, end når den er sluppet ud i omgivelserne.

Jeg håber, I vil tage mine synspunkter med i planlægningen og i færdiggørelsen af støjhandlingsplanen.

Hilsen

Mette Borup

### **Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Aalborg Kommunes arbejder løbende med at indfase ny teknologi i den kollektive trafik, ikke mindst af hensyn til miljøet. I den forbindelse er el eller andre miljøvenlige drivmidler også med i overvejelserne.

Kommunen skal ved nyanlæg af bolig eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

**9 Indsigelse** fra Steen Sloth, sloth.steen@gmail.com

*Støjbekæmpelse, ved anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg*

Jeg indvender hermed mod den betragtning, at en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg skulle reducere støjniveauet i og omkring Aalborg, idet trafikaflastningen ved en forbindelse vest om Aalborg IKKE vil reducere trafikmængden i de områder der plages af støj tilstrækkeligt. I stedet bør kommunen søge at begrænse indlemmelse af nuværende områder som er støjsvage, til områder med øget trafikmængde, og anvende nuværende områder med høj trafikmængde til yderligere aflastning af mertrafik de kommende år. det vil i praksis betyde større trafikkapacitet øst om Aalborg bymidte.

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* VVM-rapporten for den 3. Limfjordsforbindelse er det mest dybdegående grundlag til vurdering af miljøkonsekvenserne. Der foretages i denne plan kun en opdateret beregning af støjen fra de eksisterende veje. Selve beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

## 10. Indsigelse fra Lone Thomsen, Lth1408@gmail.com

### *NEJ til støjhelvede i Aalborg*

Det påstås, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen udgør kommunens væsentligste redskab til nedbringelse af støjen (side 22). Jamen har politikerne dog helt tabt småkagen. Det er ligegodt utroligt, at Egholmlinjen med henvisning til tallene i en forældet VVM fra 2011, stadig hives frem som svaret på alle ondt i denne by! Byen har udviklet sig meget siden da. Navnlig er der ikke i de gamle VVM-tal, der anvendes i trafikstøjhandleplanen, taget højde for alle de nye boliger, der er bygget tæt på den tinglyste byggelinie.

Kommunen kan sgtens gøre noget mere for at sikre, at vi bevarer de støjfrie boligområder vi allerede har, ved at udpege hvilke områder i byen, der skal være stilleområder. Det er ikke sket endnu, selvom kommunen har været forpligtet hertil i mange år.

Drastrup ved City Syd ligger i forvejen imellem 2 meget befærdede veje, og bliver et rent støjhelvede såfremt en motorvej midt i det hele bliver en realitet. Desuden indeholder området Aalborgs kommunes bedste vandreservoir, som uden tvivl vil blive stærkt forurenede af biler, salt og andre kemikalier som synker ned i vores grundvand. Alle borgere i området værner om grundvandet, og må ikke bruge sprøjtemidler mm - og det samme bør gælde for kommunen.

Det er endvidere en stor pris at betale at ødelægge alle de vestlige bydele og Egholm med forurening og motorvejsstøj som aktuelt opfylder kravene til at være et stilleområde, for blot at nedbringe støjen for 400 boliger til et niveau, der stadig ligger over 55 dB.

### **Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Kommunen kan i forbindelse med den kommunale planlægning udpege stilleområder i det åbne land eller i byer jf. Miljøstyrelsens vejledning. I byerne vil der være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

## 11. Bemærkning fra Dorte Ive, dorteive@gmail.com

### *Kommentar til Trafikstøjhandlingsplan 2018*

Det påstås, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen udgør kommunens væsentligste redskab til nedbringelse af støjen. Det er ud fra tallene i en forældet VVM redegørelse fra 2011. stadig hives frem som svaret på alle onder i denne by! Byen har udviklet sig meget siden da. Navnlig er der ikke i de gamle VVM-tal, der anvendes i trafikstøjhandlingsplanen, taget højde for alle de nye boliger, der er bygget tæt på den tinglyste "byggelinje".

Derudover vil store grønne rekreative områder i Aalborg Kommune gå tabt for evigt. Pt. arbejder kommunen ellers på at finde " stilleområder " , samtidig med at der bebygges og asfalteres på store dele af de bestående grønne arealer. En kommune med SÅ mange indbyggere bør have i sin " DNA " at der er mulighed for rekreation, ro, ren luft og natur indenfor bygrænsen ( læs Busforbindelse )

### **Svar: Tages til efterretning**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegning af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning.

Kommunen kan i forbindelse med den kommunale planlægning udpege stilleområder i det åbne land eller i byer jf. Miljøstyrelsens vejledning. I byerne vil der være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

## 12. Indsigelse fra Ingelise Tarber, tarber@stofanet.dk

*Til Aalborg Kommune*

I forbindelse med Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan 2018 er i høring vil jeg gerne komme med et par indsigelser og forhåbentlig et bud på mindre støj:

Debatten om støjen er alvorlig og meget vigtig, uanset hvor støjen rammer. Støjen bør begrænses meget mere - også i Aalborg Øst. Borgerne i Aalborgs østlige dele, herunder Øster Sundby, er i forvejen blevet underprioriteret i.f.t. støjbeskyttelse fra den eksisterende motorvej. Men hvordan har det kunnet lade sig gøre? Ignorance fra myndighederne? Passivitet fra beboerne? Det bør i hvert fald ikke fortsætte. Vi må forlange af politikerne og kræve MEGET bedre foranstaltninger mod støj langs statsvejene - overalt i Aalborg Kommune. Vejdirektorats eksperter ved alt om forebyggelse af støj og om støjens skadelige virkninger. De tager til udlandet på studieture for at lære mere om, hvordan vejstøj kan bekæmpes. Borgerne omkring Dall Villaby og E45 har slet ikke fået den støjbeskyttelse, de er blevet lovet.

Samtidig med at beboerne i øst aldrig har fået den lovede støjbeskyttelse, påstås det igen og igen, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen udgør kommunens væsentligste redskab til nedbringelse af støjen (side 22). Det er utroligt, at Egholmlinjen med henvisning til tallene i en forældet VVM fra 2011, stadig hives frem som svaret på alle ondt i denne by! Byen har da udviklet sig meget siden da. Navnlig er der ikke i de gamle VVM-tal, der anvendes i trafikstøjhandleplanen, taget højde for alle de nye boliger, der er bygget tæt på den tinglyste "byggelinje". De boliger vil blive væsentlig belastet af en motorvej over Egholm.

Hvis vi får Egholmforbindelsen, vil hele byen få et støjhelvede, både fra øst og vest. Vest er især slemt, da vinden næsten altid kommer fra vest, og vil blæse støj og ikke mindst forurening ind over byen. Et ekstra rør mod øst og så levetidsforlænge det eksisterende rør må da være det bedste for byen. Jeg er klar over, at der vil komme mere trafikstøj i de østlige byområder. Det må og skal løses, der må laves ordentlig støjbeskyttelse af hele området i øst.

Med hensyn til "Stille områder", vil jeg hermed komme med en STOR opfordring til at foreslå Egholm udpeget som "Stille Område"!

Egholm opfylder kravet hertil om et støjniveau under 55 dB, og har en beliggenhed, der gør det nemt at opretholde kravet fremover. Dertil kommer at udpegningen vil harmonere godt med, at Egholms vestlige del udgøres af et Natura 2000 område, og at Egholms østlige dele huser Den Lysbugede Knortegås, der er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet skrappe beskyttelse, når den ankommer i efterår/vinter halvåret. Den Lysbugede Knortegås anses for støjfølsom, og det vil derfor være godt at sikre at området bevare sin udprægede ro. Tilsvarende er strandtudserne, der er beskyttet af habitatdirektivet, dybt afhængig af at kunne høre hinanden i parrings sæsonen, og også de har behov for ro. Egholm anvendes af rigtig mange mennesker til rekreative formål, navnlig på grund af roen.

Et stilleområde på netop Egholm vil således tilgodese såvel mennesker og dyr.

Også engene i Nørholm bør være stille område. At gå og cykle langs Limfjorden vestpå er en lise for sjælen, som vi alle har brug for. Der er ro, en masse natur, som ikke må gå tabt. Det er ekstra vigtigt at passe på de stille områder, da vi i dag ved hvor meget støj ødelægger, ovenikøbet koster menneskeliv. Derfor håber jeg meget at Aalborg Kommune vil leve op til det, de har forpligtiget sig til

Kommunen kan gøre meget mere for at sikre, vi bevarer de støjfrie boligområder vi allerede har, ved at udpege hvilke områder i byen, der skal være stilleområder. Det er ikke sket endnu, selvom kommunen

har været forpligtet hertil i mange år. Kommunen foreslår (side 23), at det er parker der udpeges, men hvorfor ikke også udpege de stille byområder, vi faktisk har, som vi gerne vil bevare?

Mange boligområderne i Aalborg, navnlig dem i vest opfylder i forvejen kravet om et støjniveau under 55db. Egholm opfylder også kravene.

Det er en stor pris at betale at ødelægge alle de vestlige bydele og Egholm med motorvejsstøj, som aktuelt opfylder kravene til at være et stilleområde, for blot at nedbringe støjen for 400 boliger til et niveau, der stadig ligger over 55 dB.

Med venlig hilsen

Ingelise Tarber

PS! Sidetal henviser til Aalborg Kommunes Trafikstøjshandlingsplan 2018

**Svar: Delvist imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje. Heri indgår motorvejsnettet, også ved Dall Villaby.

Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegning af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning. jf. Miljøstyrelsens vejledning kan der i byerne være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

**13. Indsigelse** fra Anders Wested, anderswested@live.dk

*Indsigelse til Aalborg kommunes trafikstøjhandlingsplan.*

*Følgende afsnit bør ændres:*

"Vejdirektoratet indstillede i 2012, at en 3. Limfjordsforbindelse realiseres som en Vestforbindelse i Egholmlinjen. Af VVM undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret med i alt godt 400 boliger ved etablering af Vestforbindelsen.

Staten har dog endnu ikke truffet politisk beslutning om at realisere vejen. 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."

*Ændringsforslag:*

"En 3. Limfjordsforbindelse vil kunne påvirke støjforholdene i byen. Realiserer man løsningen med en forbindelse via Egholm, vil der være to støjkorridorer nær de centrale byområder i Aalborg i stedet for én enkel. Der kan til gengæld være situationer, hvor tværgående trafik på byens gader og veje mindskes.

VVM-undersøgelsen fra 2011 mente, at den vestlige linjeføring via Egholm samlet set vil reducere antallet af støjreducerede boliger med 7,3 % mens en paralleltunnel vil reducere med 2,9 %. Men der er rejst tvivl om disse procenter i forbindelse med den aktuelle høring. Aalborg Kommune anerkender, at der kan være brug for en mere nuanceret vurdering af støjeffekter ved realisering af en 3. Limfjordsforbindelse og at man ikke nødvendigvis kan se en realisering af den vestlige linjeføring som et skridt i retning af reduktion af sundhedsfarlig støj i byen.

*Følgende kritikpunkter er centrale:*

1. Siden VVM undersøgelsen er et større område på Hasseris Enge samt ved Ferskenvej – begge tæt på linjeføringen - blevet udstykket og bebygget, hvilket kan medføre et øget antal støjbelastede boliger ved etablering af Egholm-forbindelsen.

2. På illustration i VVM rapportens del 1 figur 7.2 virker det uklart, om der er taget hensyn til, at Vestenvinden er dominerende i Nordjylland. Hvis ikke der er taget hensyn til dette, vil det reelle antal boliger, der rammes af støj fra en vestlig motorvej, være større end antaget.

3. Vurderingen af støj må nødvendigvis bygge på prognoser for trafikken. En sådan findes i VVM figur 6.5. Her kan man konstatere, at en trafikstigning på 4100 biler på Svalegårdsvej ikke ledes videre til Hasserisvej. På Hasserisvej ser der ud til at komme 1.400 færre biler i døgnet ved etablering af en vestlig motorvej. Et andet tegn på unøjagtighed i trafikprognosen er tilbagegangen i trafikken på Peter Skrams Gade ved etablering af en Egholm-motorvej. Man kunne forvente flere biler her, hvis den skal fungere som primær indfaldsvej fra motorvejen mod Centrum. Disse to ting vedrører vejstrækninger med mange boliger, på sidstnævnte endda med etageboliger klods op ad vejen. Såfremt trafikprognosen skal korrigeres på disse felter, vil resultatet være flere støjbelastede boliger.

4. VVM antager, at der kommer 15-20 % færre biler via Limfjordsbroen og Vesterbro/Hobrovej, hvis man åbner en motorvej vest om Aalborg. Dette vil tælle en smule ned i forhold til støjbelastede boliger. Men erfaringen (statistikken for de sidste 30-40 år) siger, at trafikken på Limfjordsbroen og via Vesterbro vil være påfaldende konstant, da den bestemmes af lyskrydsenes kapacitet. Den frie plads vil blive optaget af andre, der gerne vil spare omvejen omkring Limfjordstunnelen. Så man får næppe mindre støj i centrum.

5. I Skalborg forårsager den massive trafik på Hobrovej mellem Indkildevej og City Syd formentlig, at en række boliger er støjbelastede. Dette problem mindskes ved etablering af en vestlig motorvej i den grad bilisterne mod City Syd ankommer derfra. En mere effektiv reduktion kunne dog opnås ved at etablere en genvej fra motorvejskrydset ved Egnspanvej via Dallvej til City Syd. En sådan vej kunne Aalborg kommune vælge at etablere. Det var i øvrigt planen at etablere denne vej, såfremt man valgte den østlige løsning for 3. Limfjordsforbindelse (en paralleltunnel). VVM havde dog ikke medtaget de positive konsekvenser af en sådan vej (støjmæssigt, trafikafviklingsmæssigt) i vurderingen af det østlige alternativ, med den begrundelse, at der var tale om en kommunal vej.

6. Siden VVM undersøgelsen i 2011 er støjværn formentlig udviklet yderligere, så de har en større effektivitet. Det er f.eks. muligt at stå ganske tæt på Motorring 3 i Herlev uden at man er generet af støjen. Mere effektive støjværn vil betyde færre støjplagede boliger, dels ved en vestlig motorvej men i særdeleshed ved valg af en østlig linjeføring, da denne indbefatter fornyelse af støjværnene langs det meste af motorvejene ud for Aalborg og Nørresundby i forbindelse med udvidelse af disse til flere kørespor.

Denne udvidelse og forbedrede støjdæmning vil ikke opnås i forbindelse med en vestlig linjeføring, med mindre denne fordyres yderligere.

7. Man bør medregne støj i rekreative områder i en støjplan. Det er åbenlyst, at en ny motorvej 20 km vest om Aalborg, som passerer den nedre del af Østeraadalen, Hasseris Enge, Mølholmsøerne, Strandengene vest for Aalborg, Egholm, Lindholm Fjordpark og naturområdet ved Hvorup Kær vil skabe støj på adskillige dB, hvor udgangspunktet er 0 dB. Dette er misvisende, hvis en støjhandlingsplan ikke pointerer dette aspekt og pointerer dets vigtighed. Netop i de berørte områder har naturen en karakter med store vidder og udsigt mod solnedgangen, hvor en motorvej vil være særdeles forstyrrende såvel visuelt som støjmæssigt.

8. En mulighed for reduktion af støjproblemet kunne være nedsættelse af hastigheden på E45 ud for byområderne ved Aalborg/Nørresundby, da dette medfører mærkbar støjreduktion med lille indsats.

9. En anden mulighed er, at særlig støjramte boliger eksproprieres og benyttes til andre formål end bolig eller udlejes i perioder på 2 år, således at ingen livslangt udsættes for længerevarende, sundhedsfarlig støj. Man kan også overveje helt at nedlægge de etageboliger, der for nylig er opført helt tæt på E45, hvor denne krydses af Hadsundvej."

Jeg foreslår at man vælger et eller flere af følgende områder til at være særlige stille naturområder: Mølholmsøerne, Strandengene vest for Aalborg, Egholm, Lindholm Fjordpark og naturområdet ved Hvorup Kær. Begrundelsen er den særlige afsondrede stemning, med udsigt over store vidder og flotte solnedgange, hvor stilheden ganske vist et par gange i timen brydes af lyden fra et fly, men man er i stand til at abstrahere fra dette i de lange perioder uden fly.



Med venlig hilsen

Anders Wested

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse vil have en positiv indflydelse med udgangspunkt i konklusionen fra VVM-rapporten, der er det mest dybdegående grundlag til vurdering af miljøkonsekvenserne. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse, placeringen heraf samt vurderingen af miljøkonsekvenserne er belyst grundigt i forbindelse med VVM-processen og er uden for denne plans emneområde.

Der vil derfor ikke blive kommenteret yderligere på forslagene til ændrede vurderinger af miljøkonsekvenserne.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje desuden sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets Støjbekendtgørelse, der beskriver hvordan støjberegningerne skal foretages. Aalborg Kommune har fulgt disse foreskrifter ved udarbejdelse af denne støjhandlingsplan og heri indgår ikke en beregning af støjbelastning af naturområder. Dog henvises der til muligheden for, at der kan træffes politisk beslutning om at udpege stilleområder i byområder i den fremtidige planlægning.

Støjen fra motorvejen er et anliggende for staten, da der er tale om en statsvej. Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje.

**14. Indsigelse** fra Liv Lolholm, livlolholm@hotmail.com

*Støj i vest*

Vedr. støj i Aalborg Vest/Mølholm

Det vil være en støjkatastrofe at lede mere trafik ind over Mølholm og Aalborg Vest i området Mølholmvej, Nørholmvej, Svalegårdsve, Skydebanevej m.fl. Området er generelt et af de stille områder i Aalborg, bortset fra den forbandede støj fra diverse helikoptere under øvelser og til landing på pladsen vest for rensningsanlægget, som vi er mange beboere i området som er rigtig trætte af. Vi ønsker bevaring af et af de få kvarterer tilbage i Aalborg hvor trafikstøjen ikke er den dominerende. Det må du hjælpe med - for folkesundhedens skyld, for borgernes glæde og for Aalborg.

Jeg tager i den grad afstand fra enhver form for motorvej over Egholm og ser kun at det vil være logisk og forsvarligt både ifht støj, partikelforurening, miljø, natur, kultur og logistik, at linjeføringen tages op til revurdering og lægges i øst, så byen ikke lukkes inde i store veje. Vi ved alle, at det har haft negative konsekvenser i andre større byer. Den fejl behøver vi ikke også at Aalborg laver!

Bevar os vel.

Liv Lolholm

**Svar: Ikke imødekommet**

*Svar fremsendes til borger:* Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

**15. Indsigelse** fra Tom Graven Kvist, tomgravenkvist@gmail.com

*Egholmlinjeføring og stilleområder*

Hvorfor anvendes der i den nye trafikstøjhandlingsplanen tal fra en forældet VVM vedrørende Egholmlinjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse?

Fakta er jo, at der siden 2011 er opført rigtig mange boliger, der ved en Egholmlinjeføring, vil blive støjbelastet i udstrakt grad. Senest er der opført 900 boliger sydvest for Skelagervej og Bygaden!

Endvidere tages der i støjberegninger ikke højde for at der i Danmark stort set altid er vestenvind, som vil gøre at mange flere boliger ved Egholmlinjeføringen, vil blive støjbelastet. En af byens mest attraktive bydele Hassersis vil blive meget generet støj. Det lader ikke til at de efterhånden mange konkrete store støjproblemer fra motorveje (fx ved Silkeborg) tages alvorligt. Er det tilfældet?

Når der er høringer vedrørende motorveje og udvidelser af motorveje så vedrører endvidere næsten alle høringsvarene støjproblemer. Så er det jo ikke til at forstå, at man anbefaler, at etablere en ny motorvej når den eksisterende kan udvides. Og vel slet ikke blot for blot at nedbringe støjen for 400 boliger til et niveau, der stadig ligger over 55 dB?

Jeg vil sluttelig anmode om at Hassersis Enge boligområdet og markområderne udpeges som stilleområde.

**Svar: Ikke imødekommet**

VVM-rapporten for den 3. Limfjordsforbindelse er det mest dybdegående grundlag til vurdering af miljøkonsekvenserne. Der foretages i denne plan kun en opdateret beregning af støjen fra de eksisterende veje. Selve beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegnings af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning. jf. Miljøstyrelsens vejledning kan der i byerne være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

**16. Bemærkning** Fra Trine Espe, Pylle\_20@hotmail.com

*3. Limfjordsforbindelse*

Egholm er en naturperle og det fjordstykke det vedrører. Mit og min families hjem bliver et støjende helvede. Vi leger med krepper hver sommer i fantastiske omgivelser. Vi er utrolig privilegerede at bo så helt fantastisk med unikt dyreliv og beplantning. Det skal reddes!

Vh

Trine Espe

**Svar: Taget til efterretning.**

*Svar fremsendes til borger:* Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

**17. Indsigelse** fra Louise Faber, borgerbevaegelsen@live.dk

*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 bebyggelse (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 fortsat 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 støjmæssige 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 støjhandlingsplanoplysninger om, hvordan handleplanen indvirker på de eksisterende stilleområder – herunder hvilke foranstaltninger de ansvarlige myndigheder agter til beskyttelse af stilleområderne, jf. støjbekendtgørelsens § 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 skruer 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.

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Støjbekendtgørelsens §25 lægger op til en beskrivelse af kommunens indsats for at begrænse trafikstøjen og et skøn over effekten. Den indeholder ikke krav om detaljerede konsekvensberegninger for større anlægsprojekter – det foregår i forbindelse med planlægningsarbejdet for de konkrete anlæg.

Aalborg Kommunes Byråd har truffet en politisk beslutning om den ønskede linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse blandt andet på baggrund af den vedtagne og godkendte VVM-rapport udarbejdet af staten. Der er i Trafikstøjhandlingsplanen henvist til den kommunale politik og VVM-rapportens konklusion vedr. støjbelastningen for boliger. Beslutningen om en forbindelse, linjeføringen og miljøkonsekvenserne heraf er dog ikke en del af støjhandlingsplanens emneområde og vil således ikke blive kommenteret yderligere.

Der stilles ikke krav i Bekendtgørelsen om en beskrivelse af, hvordan kommunen vil opretholde støjmiljøets kvalitet i områder, hvor den er tilfredsstillende lav eller om en detaljeret udpegning af stilleområder. Der lægges dog i Trafikstøjhandlingsplanen op til, at der i det videre planlægningsarbejde kan træffes beslutning om at udpege stilleområder.



## 18. Indsigelse fra Henrik Mørch, egholm59@paradis.dk

### *Indsigelse til Aalborg kommunes trafikstøjhandlingsplan.*

Følgende afsnit bør ændres:

”Vejdirektoratet indstillede i 2012, at en 3. Limfjordsforbindelse realiseres som en Vestforbindelse i Egholmlinjen. Af VVM undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret med i alt godt 400 boliger ved etablering af Vestforbindelsen.

Staten har dog endnu ikke truffet politisk beslutning om at realisere vejen. 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.”

Ændringsforslag:

”En 3. Limfjordsforbindelse vil kunne påvirke støjforholdene i byen. Realiserer man løsningen med en forbindelse via Egholm, vil der være to støjkorridorer nær de centrale byområder i Aalborg i stedet for én enkel. VVM-undersøgelsen fra 2011 mente man, at den vestlige linjeføring via Egholm samlet set vil reducere antallet af støjreducerede boliger med 7,3 % mens en paralleltunnel vil reducere med 2,9 %. Men der er rejst tvivl om disse procenter i forbindelse med den aktuelle høring. Aalborg Kommune anerkender, at der kan være brug for en mere nuanceret vurdering af støjeffekter ved realisering af en 3. Limfjordsforbindelse og at man ikke nødvendigvis kan se en realisering af den vestlige linjeføring som et skridt i retning af reduktion af sundhedsfarlig støj i byen.

Følgende kritikpunkter er centrale:

1. Siden VVM undersøgelsen er et større område på Hasseris Enge samt ved Ferskenvej – begge tæt på linjeføringen - blevet udstykket og bebygget, hvilket kan medføre et kraftigt øget antal støjbelastede boliger ved etablering af Egholm-forbindelsen.
2. På illustration i VVM rapportens del 1 figur 7.2 virker det uklart, om der er taget hensyn til, at Vestenvinden er dominerende i Nordjylland. Hvis ikke der er taget hensyn til dette, vil det reelle antal boliger, der rammes af støj fra en vestlig motorvej, være større end antaget.
3. Vurderingen af støj må nødvendigvis bygge på prognoser for trafikken. En sådan findes i VVM figur 6.5. Her kan man konstatere, at en trafikstigning på 4100 biler på Svalegårdsvej ikke ledes videre til Hasserisvej. På Hasserisvej ser der ud til at komme 1.400 færre biler i døgnet ved etablering af en vestlig motorvej. Et andet tegn på unøjagtighed i trafikprognosen er at der kalkuleres med tilbagegangen i trafikken på Peter Skrams Gade ved etablering af en Egholm-motorvej. Man vil givetvis kunne forvente flere biler her, hvis den skal fungere som primær indfaldsvej fra motorvejen mod Centrum. Og den bliver helt afgjort også mere støjbelastet når Kastetvej, i stor udstrækning vil skulle anvendes til + busrute. Disse to ting vedrører vejstrækninger med mange boliger, på sidstnævnte endda med etageboliger klods op ad vejen. Såfremt trafikprognosen skal korrigeres på disse felter, vil resultatet være flere støjbelastede boliger.
4. VVM antager, at der kommer 15-20 % færre biler via Limfjordsbroen og Vesterbro/Hobrovej, hvis man åbner en motorvej vest om Aalborg. Dette vil tælle en smule ned i forhold til støjbelastede boliger. Men erfaringen (statistikken for de sidste 30-40 år) siger, at trafikken på Limfjordsbroen og via Vesterbro vil være påfaldende konstant, da den bestemmes af lyskrydsenes kapacitet. Den frie plads vil blive optaget af andre, der gerne vil spare omvejen omkring Limfjordstunnelen. Så man får næppe mindre støj i centrum.
5. I Skalborg forårsager den massive trafik på Hobrovej mellem Indkildevej og City Syd formentlig, at en række boliger er støjbelastede. Dette problem mindskes ved etablering af en vestlig motorvej i den grad bilisterne mod City Syd ankommer derfra. En mere effektiv reduktion kunne dog opnås ved at etablere en genvej fra motorvejskrydset ved Egnspanvej via Dallvej til City Syd. En sådan vej kunne Aalborg kommune vælge at etablere. Det var i øvrigt planen at etablere denne vej, såfremt man valgte den østlige løsning for 3. Limfjordsforbindelse (en paralleltunnel). VVM havde dog ikke medtaget de positive

konsekvenser af en sådan vej (støjmæssigt, trafikafviklingsmæssigt) i vurderingen af det østlige alternativ, med den begrundelse, at der var tale om en kommunal vej.

6. Siden VVM undersøgelsen i 2011 er støjværn formentlig udviklet yderligere, så de har en større effektivitet. Det er f.eks. muligt at stå ganske tæt på Motor-ring 3 i Herlev uden at man er generet af støjen. Mere effektive støjværn vil betyde færre støjplagede boliger, dels ved en vestlig motorvej men i særdeleshed ved valg af en østlig linjeføring, da denne indbefatter fornyelse af støjværnene langs det meste af motorvejene ud for Aalborg og Nørresundby i forbindelse med udvidelse af disse til flere kørespor. Denne udvidelse og forbedrede støjdæmning vil ikke opnås i forbindelse med en vestlig linjeføring, med mindre denne fordyres yderligere.

7. Man bør medregne støj i rekreative områder i en støjplan. Det er åbenlyst, at en ny motorvej 20 km. vest om Aalborg, som passerer den nedre del af Østeraadalen, Hasseris Enge, Mølholmsøerne, Strandengene vest for Aalborg, Egholm, Lindholm Fjordpark og naturområdet ved Hvorup Kær vil skabe støj på adskillige dB, hvor udgangspunktet er 0 dB. Dette er misvisende, hvis en støjhandlingsplan ikke pointerer dette aspekt og pointerer dets vigtighed. Netop i de berørte områder har naturen en karakter med store vidder og udsigt mod solnedgangen, hvor en motorvej vil være særdeles forstyrrende såvel visuelt som støjmæssigt.

#### STILLEOMRÅDER:

Jeg foreslår at man vælger et eller flere af følgende områder til at være særlige stille naturområder: Mølholmsøerne, Strandengene vest for Aalborg, Egholm, Lindholm Fjordpark og naturområdet ved Voerbjerg-Kær (vandski-søen). Begrundelsen er den særlige afsondrede stemning, med udsigt over store vidder og flotte solnedgange, hvor stilheden ganske vist et par gange i timen brydes af lyden fra et fly, men man er i stand til at abstrahere fra dette i de lange perioder uden fly.

#### Svar: Ikke imødekommet.

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse vil have en positiv indflydelse med udgangspunkt i konklusionen fra VVM-rapporten, der er det mest dybdegående grundlag til vurdering af miljøkonsekvenserne. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse, placeringen heraf samt vurderingen af miljøkonsekvenserne er belyst grundigt i forbindelse med VVM-processen og er uden for denne plans emneområde.

Der vil derfor ikke blive kommenteret yderligere på forslagene til ændrede vurderinger af miljøkonsekvenserne.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje desuden sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets Støjbekendtgørelse, der beskriver hvordan støjberegningerne skal foretages. Aalborg Kommune har fulgt disse foreskrifter ved udarbejdelse af denne støjhandlingsplan og heri indgår ikke en beregning af støjbelastning af naturområder. Dog henvises der til muligheden for at der kan træffes politisk beslutning om at udpege stilleområder i byområder i den fremtidige planlægning.

Støjen fra motorvejen er et anliggende for staten, da der er tale om en statsvej. Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en nye støjhandlingsplan for de statslige veje.

**19. Indsigelse** fra Michelle Poulsen, michellepoulsen@live.dk

*Indsigelse mod Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan 2018*

Af trafikstøjhandlingsplanen fremgår følgende (s. 22):

"Vejdirektoratet indstillede i 2012, at en 3. Limfjordsforbindelse realiseres som en Vestforbindelse i Egholmlinjen. Af VVM undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret med i alt godt 400 boliger ved etablering af Vestforbindelsen.

Staten har dog endnu ikke truffet politisk beslutning om at realisere vejen. 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."

Denne del af handlingsplanen erklærer jeg mig uenig i.

Siden VVM undersøgelsen har området omkring linjeføringen for Vestforbindelsen ændret sig betragteligt bl.a. pga. bebyggelse og udstykning ved Hasseris Enge samt Førskenvej. Ydermere er det uklart, hvorvidt vejrlige forhold medregnes, der kan have indvirkning på støjpåvirkningen fra en sådan forbindelse ind over byen som følge af vestenvind. Opførelse af en sådan forbindelse vil desuden påvirke rekreative områder (Vestre Fjordpark, Egholm, Lindholm Fjordpark mv. - særligt de to sidstnævnte vigtige kandidater til såkaldte stilleområder i Aalborg Kommune) i betydelig grad, hvilket ikke er medregnet i VVM undersøgelsen. Dvs. at byen inddæmnes bag en støjmur, hvor det vil være svært at finde områder, hvor man ikke er forstyrret af trafikstøj indenfor bygrænsen. Det synes mærkværdigt, at et sådant forslag kan fremhæves som en løsning på trafikstøj. Istedet burde alternativer til dette forslag til dæmpning af trafikstøj i Aalborg Kommune overvejes, idet adskillige intelligente løsninger mod trafikstøj omkring (og ved en eventuel udvidelse af) den eksisterende Limfjordstunnel kan etableres for den voldsomme sum, som en 3. limfjordsforbindelse over Egholm vil beløbe sig på.

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt.

Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

## 20. Indsigelse fra Ronni Algaret, algaret@gmail.com

### *Indsigelse mod Aalborg Kommunes trafikstøjhandlingsplan 2018*

Af trafikstøjhandlingsplanen fremgår følgende (s. 22):

"Vejdirektoratet indstillede i 2012, at en 3. Limfjordsforbindelse realiseres som en Vestforbindelse i Egholmlinjen. Af VVM undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret med i alt godt 400 boliger ved etablering af Vestforbindelsen.

Staten har dog endnu ikke truffet politisk beslutning om at realisere vejen. 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."

Denne del af handlingsplanen erklærer jeg mig uenig i.

Siden VVM undersøgelsen har området omkring linjeføringen for Vestforbindelsen ændret sig betragteligt bl.a. pga. bebyggelse og udstykning ved Hasseris Enge samt Førskenvej. Ydermere er det uklart, hvorvidt vejrlige forhold medregnes, der kan have indvirkning på støjpåvirkningen fra en sådan forbindelse ind over byen som følge af vestenvind. Opførelse af en sådan forbindelse vil desuden påvirke rekreative områder (Vestre Fjordpark, Egholm, Lindholm Fjordpark mv. - særligt de to sidstnævnte vigtige kandidater til såkaldte stilleområder i Aalborg Kommune) i betydelig grad, hvilket ikke er medregnet i VVM undersøgelsen. Dvs. at byen inddæmmes bag en støjmur, hvor det vil være svært at finde områder, hvor man ikke er forstyrret af trafikstøj indenfor bygrænsen. Det synes mærkværdigt, at et sådant forslag kan fremhæves som en løsning på trafikstøj. I stedet burde alternativer til dette forslag til dæmpning af trafikstøj i Aalborg Kommune overvejes, idet adskillige intelligente løsninger mod trafikstøj omkring (og ved en eventuel udvidelse af) den eksisterende Limfjordstunnel kan etableres for den voldsomme sum, som en 3. limfjordsforbindelse over Egholm vil beløbe sig på.

### **Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i planen nævnt en række mulige virkemidler til reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Derudover er der henvist til, at en 3. Limfjordsforbindelse ifølge VVM-rapporten også vil have en positiv indflydelse. Der er tale om en afledt konsekvens af et infrastrukturprojekt.

Kommunen skal ved nyanlæg af boliger eller veje sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes. Det vil ske i forbindelse med et konkret anlægsprojekt.

Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.

## 21. Indsigelse fra Karin Mette Petersen, kpkarinmette@gmail.com

### *Kommentarer til Trafikstøjhandlingsplan 2018*

Hej Aalborg Kommune. Her er mine kommentarer til Aalborg Kommunes Trafikstøjhandlingsplan 2018. Jeg ønsker, at kommunen begrænser støjen i Vestbyen og specifikt på den vej, jeg bor på, Annebergvej. Ifølge jeres eget kort er der allerede på min adresse et dB-niveau på 63-68. Dvs. langt over det anbefalede - og meget langt over WHO's nye anbefalede støjgrænse på 53 dB (A). Til daglig føles støjen belastende, især når vi opholder os udendørs på matriklen. Der kører biler, motorcykler, busser og mange tunge lastbiler samt udrykningskøretøjer ad Annebergvej. De opsatte vejbump virker ikke fartdæmpende, dertil er de slet ikke skræppe nok. Mange bilister og motorcyklister speeder ligefrem op, når de nærmere sig bumpene. Derfor protesterer jeg mod for det første, planerne om en Egholmmotorvej, som vil føre endnu mere trafik gennem Annebergvej i begge retninger. For det andet protesterer jeg mod planerne om at ensrette Kastetvej mod vest og som følge heraf sende flere biler ad Annebergvej i østgående retning. Indfør en fartgrænse på 40 km/t på Annebergvej og byg bumpene stejlere. Vejen benyttes af et utal af både voksne og børn, bl.a. fodgængere, gående til fodboldkampe, cyklister, ladcyklister og løbere. Lad Annebergvej og resten af Vestbyen slippe for at blive endnu mere støjforurenet, og bekæmp støjen omkring E45 i østbyen bedre med langt mere effektive støjværn.

### **Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Der er i støjhandlingsplanen lagt op til at udpegning af stilleområder kan indgå i kommunens kommende planlægning. jf. Miljøstyrelsens vejledning kan der i byerne være tale om grønne områder, der ikke i dag er belastet med mere end 55 dB, fx parker, kirkegårde, anlæg, historiske områder mv. Der er altså ikke tale om hele byområder.

Ved nyanlæg skal støjgrænserne sikres overholdt. Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf samt de trafikale ændringer i forbindelse med BRT-projektet er således uden for denne plans emneområde.

Annebergvej er en lokal trafikvej, der skal afvikle en vis mængde trafik. Der er derfor ingen planer om at sænke hastigheden til 40 km/t.

Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en ny støjhandlingsplan for de statslige veje, herunder motorvejen, der går gennem de østlige dele af Aalborg. Det er staten, som er ansvarlig for afhjælpning af støjen herfra.

**22. Bemærkning** fra Henrik Koch, 1henrikkoch@gmail.com

*Støjplan*

Jeg skriver angående støjplanen og revidering heraf. Jeg er meget utilfreds med at vi på Annebergvej er plaget af motorcykeltøj fra især produkter af US-oprindelse som støjer meget og en del specielle sportsvogne af den dyre slags. Alle støjer meget og tilsyneladende gør ejerne en dyd ud af at præsentere køretøjernes støjformåen. Den er støj langt over de 58 dB som er guideline .

Planen om at lave Annebergvej til indfaldsvej fra en tredje motorvejsforbindelse vil medføre meget mere trafik især døgnbelastningen - de oveni den lidet fornuftige plan om at ensrette Kastetvej med tilhørende forventning om at halvdelen af Kastetvejs trafikbelastning overføres til bus.

Alt i alt så er der udsigt til en meget større trafikbelastning og dermed meget forøget støj på Annebergvej. Set i lyset af WHO' S nye anbefaling kan jeg kun sige at der er meget planlægning i kommunen der skal laves om - meget om hvis ikke støjen skal stige. Tag bare fat.

Mvh

Henrik Koch

**Svar: Taget til efterretning.**

*Svar fremsendes til borger:* Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf samt de trafikale ændringer i forbindelse med BRT-projektet er uden for denne plans emneområde.

## 23. Indsigelse fra Kaj A. Jørgensen, kaj@inetdata.dk

### *Indsigelse vedrørende støjgener og støjværn ved motorvejene*

Adskillige videnskabelige undersøgelser har vist, at støj er til gene for mange mennesker og at generende støj reducerer livskvaliteten hos disse. For en vis procentdel vedkommende kan det endog være dødbringende. Det er derfor vigtigt, at de officielle støjgrænser overholdes, og at der etableres en nødvendig forebyggelse.

Undertegnede vil i denne indsigelse nøjes med at omtale forholdene omkring motorvejen gennem Aalborgs bydele. Trafikken her er forøget gradvist gennem årene, og flere giver udtryk for en større gene. Samtidig må man også med tilfredshed konstatere, at der løbende er etableret nye støjværn ved motorvejen. Handleplanens aktuelle analyser viser dog, at støjgrænserne flere steder har nået et kritisk niveau, hvorfor der naturligtvis er behov for en yderligere indsats.

I handleplanen er anført, at kommunen, støttet af regionen, presser på for at få etableret en 3. limfjordsforbindelse vest om byen (Egholmlinjeføringen) og udtrykker i den forbindelse en forventning om en reduktion af støjen for godt 400 boliger. Selv om en række politikere i kommunen, regionsrådet og folketinget går ind for denne nye motorvejsløsning, er der dog endnu ikke truffet en beslutning om det. Hvis det sker, vil der gå nærmere ti år, inden den er realiseret og Aalborg vil givetvis fortsat udvikle sig primært i den østlige side. Handleplanen redegør ikke for denne udvikling og dens forventninger er derfor forbundet med væsentlig usikkerhed.

Det grundlag, der i givet fald henvises til, er VVM-undersøgelse fra 2011, hvorfor der er tale om et særdeles mangelfuldt materiale på nuværende tidspunkt. For det første planlægges kun i meget begrænset omfang etableret støjværn på trods af at vejen forventes hævet over terræn, og for det andet er der i mellemtiden bygget mange nye boliger tættere på linjeføringen. For det tredje vil mange af de eksisterende veje i tilslutning til motorvejskrydsene få en væsentlig forøget trafik, hvilket der ikke er redegjort for. Handleplanen er derfor slet ikke fyldestgørende.

**Svar: Ikke imødekommet.**

*Svar fremsendes til borger:* Vejdirektoratet har i 2018 udarbejdet en ny støjhandlingsplan for de statslige veje, herunder motorvejen, der går gennem de østlige dele af Aalborg. Det er staten, som er ansvarlig for afhjælpning af støjen herfra.

VVM-rapporten for den 3. Limfjordsforbindelse er det mest dybdegående grundlag til vurdering af miljøkonsekvenserne. Der foretages i denne plan kun en opdateret beregning af støjen fra de eksisterende veje. Selve beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse og placeringen heraf er uden for denne plans emneområde.