

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

BESLUTNINGER BØR TRÆFFES PÅ OPLYST GRUNDLAG.

Uanset om man er for eller imod et anlægsprojekt, så bør den blive DEMOKRATISK vedtaget, så vi kan stole på at vores demokrati bliver overholdt og indenfor lovens rammer. Folketinget skal huske på, at det er vores alle sammes penge og med store konsekvenser for os alle. Derfor opfordrer jeg Folketinget til at sætte sig grundigt ind i, hvad sagen drejer sig om.

Hvis en miljøkonsekvensvurdering IKKE indeholder de oplysninger den skal, som i f.eks. den supplerende miljøkonsekvensrapport om Egholmlinjen, skal vi vide det, så der kan gøres noget ved det inden motorvejen anlægges.

Den demokratiske proces udspringer i dette tilfælde at miljøvurderingsloven §20 der fastslår, at en miljøkonsekvensvurdering SKAL være fyldestgørende og af tilstrækkelig kvalitet. Det er grundlaget for den demokratiske proces: den offentlige høring, politikernes beslutningsgrundlag og dermed anlægsloven.

Det vi ved mangler i miljøkonsekvensrapporten for Egholmlinjen er:

Fra myndighedernes side påstås, at Egholmlinjen er samfundsmæssigt nødvendig, og at der ikke findes andre alternative til løsning af trængslen. Det sidste er ikke rigtigt. En velvalgt udvidelse af den eksisterende E45 linjeføring har været foreslået i mange år og vil endog være væsentligt mere fordelagtigt end Egholmmotorvejen. Det skyldes, at trængslen på E45 ikke vil forsvinde selv om Egholmmotorvejen anlægges omkring det planlagte tidspunkt 2032.

Transportministeriet nægter at udføre en VVM-rapport for en østlig linjeføring. Hvor vi og transportministeriet ved, at der er to meget grundigt udarbejdede forslag fra bl.a. trafikforskere Otto Anker Nielsen, trafikforsker Anker Lohmann-Hansen og lektor emeritus Kaj Jørgensen. Projekter som skåner naturen, vores drikkevand, giver ikke yderligere støj og er 2 mia. billigere.

1. forslag er en udbygning af Limfjordstunnelen med et ekstra vendbart rør.
2. City Tunnelen som ligger vest for Limfjordtunnelen, og hvor "Kridtsvinget" sløjfes og giver et bedre flow igennem Limfjordstunnelen.

Vejdirektoratets nye trafikberegninger er interessante. Som Kaj Jørgensen har gjort opmærksom på, så viser Vejdirektoratets tal, at trafikken i Limfjordstunnelen efter færdiggørelsen af Egholmforbindelsen vil være praktisk talt som nu. Det viser også, at den nye forbindelse kun vil betyde få minutter i tidsgevinst – dog lidt mere for trafikanter, der skal fra Aabybrokanten og længere sydpå end Aalborg.

Aabybroborgere skal dog ikke glæde sig for meget, for det fremgår også, at der bliver væsentligt mere trængsel på Thistedvej tæt ved Aalborg. Egholmforbindelsen vil således give store gener for trafikanter fra Aabybrokanten, der skal på arbejde i Aalborg. Det er vigtigt at få den viden frem til borgere fra Aabybr. Det vil være aktuelt allerede under anlægsfasen med råstoftransporter fra Vadum.

Udeladt er også vitale (og også kendt af ministeriet) oplysninger om asbest, der kan have meget alvorlige konsekvenser for den maritime fødekæde og folkesundheden. En evt. gennemførelse af projektet vil være i strid med vores lands demokratiske principper og til potentiel skade for miljø og folkesundhed.

Går man tur langs fjorden ved Klosterengene, kan man ikke undgå at se, der ligger en del eternitplader i vandkanten. Derfor kan jeg ikke tro på det, der står i Miljøkonsekvensrapporten: "at der ikke er asbest i Limfjorden".

Heldigvis har den uafhængige tænketank GeoHav (geohav.dk) været i gang med et stort arbejde for at finde årsagen til, at eternitpladerne lå der. GeoHav gik ind i sagen, fordi de ser det som deres opgave at eksponere den reelle tilstand af dansk havmiljø. De fandt i Kystdirektoratet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor blandt andet 95000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen og med en servicevej til motorvejen lige igennem området. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen. Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse 21, er der ingen asbest i linjeføringen under fjorden og det må selvfølgelig undre, da eternitplader bliver ved med at dukke op. På trods af disse fund,

der kan få meget alvorlige konsekvenser for kommende aalborgensers helbred, tages GeoHavs dokumentation ikke alvorligt.

Asbest er dokumenteret årsag til kræft i lunger, strube og æggestokke, og i specielle celler i hinder omkring lunger, bughule og hjerte (såkaldt malignt mesotheliom). Der er desuden væsentlig mistanke om, at asbest medvirker til kræft i svælg, tyk- og endetarm og i mavesækken.

Så derfor spiller myndighederne hasard med Aalborgensernes helbred.

Vi ved nu at GeoHav har politianmeldt Transportministeren, så det må være alvorlige ting på spil, og stærkt bekymrende for os alle sammen, hvis vi ikke kan stole på vores myndigheder.

Mht. støj følger Danmark ikke WHO's anbefalinger af støjgrænser, som er på 53dB, hvor Vejdirektoratet anbefaler 58dB, det er 5 dB over den anbefalede grænse på 53 dB. I Danmark har man via fiksfakserier oversat det til at 58 dB er det samme som 53 dB, men der er en kæmpestor forskel. Støj over 53 dB bliver sundhedsskadelig. I forvejen er Aalborg den mest støjbelastede by i Danmark, og vi bliver indkapslet imellem 2 motorveje.

Vejdirektoratets "opdaterede støjberegninger" er utrolige. Vejdirektoratet når frem til: "De samlede opgørelser af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet viser en samlet reduktion af støjpåvirkningen for hele projektet." Det fremgår at støjskærme ved E45 (Dall og Dall Villaby) medregnes som afværgeforanstaltning til Egholmforbindelsen. 1100 boliger i Sofiendal Enge og Hasseri Enge karakteriseres ikke som støjbelastede.

Selvom man ved at støjen i områderne Hasseri- og Sofiendal Enge bliver rigtig slem, og hvor man havde planlagt en afskærmning på 2,9 km, har man nu valgt at halvere det, i den seneste miljøkonsekvensrapport - Det betyder, at områderne omkring Sofiendal Enge, nu helt op til Hasseri Gymnasium, Frugtkvarteret ved Gl. Hasseri, vest for Bygaden i Gl. Hasseri og udsigtsgrunde ved Vikingemuseet Lindholm Høje er blandt de helt centrale områder i Aalborg og Nørresundby, der i overvejende grad kan se frem til mange timers daglig sundhedsskadelig vejstøj iht. den nye VVM støjrapport, som netop er udsendt. Fuldstændig uacceptabel.

Det holder ikke, hvis Miljøstyrelsens anbefalinger skal overholdes. Endnu en udeladelse.

På forsiden af ugeavisen Ingeniøren: kan man læse om flere sider om godkendelse af lokalplaner der strider med Planloven som tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens anbefalinger og derved tillader beboelse i farlige områder. Det må ikke ske i Aalborg. Vi vil ikke have en motorvej over Egholm, som ødelægger de rekreative områder vi har, hvor der nu er stilhed.

I Østrig og Wales har man nu valgt at droppe motorveje, da det giver et betydeligt ringere miljø.

Vores drikkevand er i stor fare for at blive forurennet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup - også lige præcis hvor linjeføringen planlægges. I 30 år har man arbejdet på at sikre så rent drikkevand som overhovedet muligt. Lodsejerne på stedet har pligt til at fjerne ukrudt, som fx rødkløver, der skulle forurene vandet. Der er strenge restriktioner i områderne. Nu tænker man så, at det ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Det lyder helt vanvittigt. Der kommer store entreprenørmaskiner i anlægsfasen, og når selve vejen kommer, risikerer man olieudslip, benzinrester, og andet, der siver ned i grundvandet. **Det mener VD der er taget højde for.** Men hvordan det? Kan de forhindre ulykker i at ske på de steder? Og kan de forhindre massive skybrud, der oversvømmer grøfterne, og tager forurening med ned til drikkevandet?? Næppe. Er drikkevandet først forurennet, er det irreversibelt. Akkurat det samme kan ske i driftsfasen.

Derfor kan man ikke anbefale en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. VVM-rapporten 2021 gør selv opmærksom på faren. Jordbunden består af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urensset ned i grundvandet.

Det er at spille hasard med vores drikkevand.

Vores truede dyrearter. På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej.

De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. F.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige

midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnude frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornslugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet.

At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet

Når der findes alternativ mod øst, forstår jeg ikke alle disse afværgeforanstaltninger. Samtidig forlyder det i Miljøkonsekvens rapporten at man i bestræbelserne for at gennemføre motorvejen over Egholm vil indsætte hunde imod ynglende og fredede oddere for at skræmme dem væk.

Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt.

Der er andre usikkerheder og mangler i miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten nævner i kap. 16 usikkerhed og mangler. Formuleringer tyder på, at Sweco selv finder, at manglerne er særligt store vedrørende grundvand og forurennet jord.

Råstoffer

Der er sikkert flere mangler, end Sweco selv omtaler. Der savnes bl.a. oplysninger om råstofgravning, transport m.v. Store dele af Egholmforbindelsen skal anlægges på dæmninger. Dertil kommer udvidelsen af Egholm med 21,2 ha, hvor tunnelen skal føres ind på øen. Det kræver store mængder råstoffer til opfyldning.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2021 nævner side 447, at vejanlæg kræver tilførsel af 3.564.877 m³ jord og 2.684.261 m³ bundsikringsmaterialer (sand, grus, sten). Dertil kommer råstoffer til udvidelsen af Egholm, hvor der yderst skal være et dige og opfyldning inden for. Det fremgår af bilag til den nye rapport, at der skal anvendes sten ved diget. I øvrigt kan jeg ikke se, hvilke råstoffer, der skal anvendes til udvidelsen af Egholm.

Region Nordjylland har i høringsvar til den nye rapport oplyst, at sand, grus og sten til anlæg af Egholmforbindelsen svarer til ca. ét års indvinding i hele regionen. Regionen oplyser, at et område ved Vadum forventes til nyt graveområde. I en aktindsigt fremgår det, at området ved Vadum ikke har en kvalitet, der er "vejkasseegnet", så der vil også skulle findes råstoffer, hvor transporten formentlig bliver længere. Regionen har endvidere oplyst, at der fremover kan blive råstofmangel i Nordjylland, og at det allerede er vanskeligt at finde sten, som skal bruges til en række forskellige projekter. Råstofforbruget til Egholmforbindelsen vil formentlig betyde højere priser, og dermed fordyre byggeprojekter i hele Nordjylland i de kommende år.

Et nyt stort graveområde ved Vadum vil kræve en miljøkonsekvensvurdering, som bør indgå i den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Gravning af råstoffer indvirker væsentligt på landskabet, støver og giver andre miljøpåvirkninger. Transporten med råstoffer, beton og asfalt på nordjyske veje i anlægsfasen bliver omfattende og er også en væsentlig miljøbelastning.

Miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden

Ved rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser for vandløb, søer og Limfjorden, er det vigtigt, at den vurderer konsekvenser dels i forhold til nuværende miljøtilstand, dels i forhold til mulighed for opfyldelse af de mål for miljøtilstanden, der er sat for miljøtilstanden fremover.

Rapporten konkluderer flere steder: "Samlet set vurderes udledningen ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere mål opfyldelse." Det fremgår, at det er den nuværende tilstand, der sammenlignes med, når der konkluderes, at den ikke forringes.

Den nuværende miljøtilstand er – som beskrevet i rapporten – meget ringe. Derfor betyder den ekstra forurening fra motorvejsprojektet relativt lidt og kan opvejes af afværgeforanstaltninger.

Som afværgeforanstaltninger medregnes erhvervelse af 62 ha landbrugsjord, der skal omlægges til varig natur. Der medregnes desuden arealinddragelse af 122 ha landbrugsjord til vejanlægget. Omfattende planer for omlægning af lavbundslande m.v. fra landbrugsdrift til natur er ved at komme i gang og vil blive intensiveret i de kommende år - helt uafhængigt af motorvejsprojektet. Det er besynderligt at medregne en del af denne omlægning som en afværgeforanstaltning i forbindelse med motorvejsprojektet.

I den danske vandplanlægning er fastsat konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Kravet i vandområdeplanerne er som udgangspunkt, at overfladevandområderne skal opnå "god økologisk tilstand" i løbet af få år (jf. rapportens kap. 5).

Når miljømål i gældende planer skal være realiseret inden motorvejsprojektet forventes færdigt, er det ikke relevant at sammenligne konsekvenserne med den aktuelle elendige miljøtilstand i vandløb, søer og Limfjorden. I rapportens vurderinger af miljøkonsekvenser tilføjes, at motorvejsprojektet ikke vil forhindre senere målopfyldelse. Formuleringen om, at projektet ikke "forhindrer" er næppe tilfældig. Det har ikke været muligt at skrive, at projektet ikke påvirker målopfyldelsen.

Rapporten burde have oplyst, at forureningen fra motorvejsprojektet vil gøre det klart vanskeligere at realisere miljømålene. Der skal med andre ord i de kommende år stilles (endnu) strengere krav til landbrug, industri og rensningsanlæg for at opfylde målene om god økologisk tilstand i vandløb, søer og Limfjorden. Det betyder større omkostninger for borgere, virksomheder og kommuner i Nordjylland.

Transparens er en forudsætning for en demokratisk proces. Uden det kan der ikke træffes beslutninger på et oplyst grundlag.

Hvis et ministerium og en styrelse bevidst tilbageholder oplysninger om miljøkonsekvenser er det, at de ikke arbejder for Danmark og danskerne. Og at de gladeligt tilsidesætter demokrati og retsstat for at varetage andre interesser. Så rejser det det helt store spørgsmål: hvem arbejder ministerier og styrelser så for?

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg