

## Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål N den 10. juni 2021

---

### ***Samrådsspørgsmål***

Er ministeren på baggrund af redegørelsen fra tænketanken Geohav »Asbest-problematikken ved Egholmlinjeføringen« af 12. maj 2021 bekymret for, at der ved udgravning til en motorvejstunnel i forbindelse med en eventuel Egholmmotorvej i gravspildet frigives tungmetaller og asbest? Og hvordan vil ministeren med henvisning til Geohavs redegørelse sikre sig, at der tages højde for inddragelse af alle vitale informationer om jordbundsforholdene i det materiale, som vil blive lagt til grund for Folketingets behandling af en anlægslov for en ny limfjordsforbindelse?

*Samrådsspørger er Susanne Zimmer (UFG).*

### ***Besvarelse***

Tak for spørgsmålet.

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at der ved anlægsprojekter er stor opmærksomhed på, at alle dele af processen sker så skånsomt som muligt og under hensynstagen til omgivelserne. Fokus er på både arbejdsmæssige, sundhedsmæssige og miljømæssige forhold. Og der er derfor også fokus på håndtering af udfordringer med asbest, hvor dette er relevant.

Grundlæggende set synes der dog ikke at være grund til bekymring for asbest. Vejdirektoratet har således oplyst mig, at der ikke er registrerede eller kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagt tracé for Egholmlinjen.

Jeg er meget bevidst om, at spørgsmålet om en 3.

Limfjordsforbindelse optager mange borgere og giver anledning til megen debat i Nordjylland. Det gør det naturligvis, fordi en ny fjordforbindelse er et meget vigtigt projekt for Nordjylland. Men et så stort projekt kan heller ikke gennemføres uden at påvirke omgivelserne. Sådan er det med alle store anlægsprojekter.

Med regeringens udspil *Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035* har vi lagt op til at prioritere en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjeføringen, hvilket er i overensstemmelse med den politiske aftale fra 2014 mellem den daværende SR-regering, V, DF, LA og K.

Jeg var dengang som formand for Folketingets Transportudvalg meget optaget af at bringe afklaring om linjeføringen af hensyn til de mange borgere, der måtte leve i uvished grundet antallet af mulige linjeføringer.

Jeg mener fortsat, at det var rigtig at træffe beslutningen dengang. Valget af linjeføring var i overensstemmelse med Vejdirektoratets faglige indstilling og er desuden den linjeføring, som de nordjyske kommuner og Region Nordjylland foretrækker.

Vejdirektoratet har siden 2019 genbesøgt VVM-undersøgelsen, så der nu foreligger et opdateret plangrundlag for Egholmlinjeføringen. Der er blandt andet foretaget et grundigt eftersyn af trafikberegninger, miljøvurderinger og afværgeforanstaltninger, såsom etablering af faunapassager, støjskærme og erstatningsnatur.

I forhold til den trafikale afvikling vurderer Vejdirektoratet, at en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vil aflaste Limfjordstunnellen og forbedre fremkommeligheden over Limfjorden til og fra Vendsyssel, i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland. Derudover vil projektet reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld blandt andet understøttet af et trafikledelsessystem, som kan guide trafikanterne.

Som tidligere oplyst er der ikke kendte forekomster af asbestholdige materialer inden for det planlagt tracé for Egholmlinjen. Derfor forventer jeg ikke, at der bliver udfordringer hermed.

Her vil spørgeren så måske sige: Jo, jo, men er det ikke sådan, at der altid er en risiko for – eller en mulighed for – at støde på overraskelser, når man sætter spaden i jorden og graver.

Og hertil er svaret da – jo, det er der helt bestemt.

Men samtidig er svaret også, at det er ikke noget særegent for den tredje limfjordsforbindelse.

Når der nedrives landsbrugsejendomme er det således ofte sådan, at der findes knuste asbestplader i markvejen eller gamle, nedgravede olietanke.

Og i forbindelse med anden etape af Kalundborgmotorvejen var det eksempelvis sådan, at Vejdirektoratet var nødt til at nedlægge en gammel tankstation ved Regstrup, som havde skabt væsentligt mere forurening i jorden, end hvad der var forventet.

Det er altså helt normalt, at man kan støde på eksisterende udfordringer med forurening, når man graver i jorden. En indirekte fordel herved er, at man så også får mulighed for at håndtere problemer i miljøet, som man ikke vidste fandtes.

En udfordring ved fund af uforudset forurening kan være, at det påvirker anlægsøkonomien. Men som i alle andre større anlægsprojekter er der derfor også indlagt en økonomisk reserve i projektet for en 3. Limfjordsforbindelse, således at uforudsete problemstillinger kan håndteres korrekt.

Det er vigtigt for mig at slå fast, at der er helt klare retningslinjer og en fast procedure for håndteringen, hvis der i forbindelse med et kommende anlægsarbejde skulle findes asbestholdige materialer.

Et første skridt er, at Vejdirektoratet – helt som de plejer – vil undersøge ukendte forekomster af forurening under detailprojekteringen.

I denne fase vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser, som blandt andet kan omhandle udførelse af miljøboringer, hvorfra der udtages jordprøver til kemisk analyse.

Hvis der i forbindelse med detailprojekteringen skulle findes spor af forurening eller asbestholdige materialer i jorden, vil der blive foretaget yderligere skridt for at håndtere forureningen korrekt.

Her vil foranstaltningerne eksempelvis vedrøre udarbejdelse af en jordhåndteringsplan, der redegør for håndteringen af den afgravede jord.

Derudover vil der blive udarbejdet en detaljeret plan for sikkerhed og sundhed, hvor ved det vil blive fastlagt, hvilke

miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

På den baggrund er jeg helt tryk ved, at et kommende anlægsarbejde for Egholmlinjen vil blive håndteret på forsvarlig vis og under hensynstagen til omgivelserne.

Tak for ordet.