

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål P den 28. september 2021

Samrådsspørgsmål

En miljøkonsekvensrapport skal ifølge vejlovens §17 g »være fuldstændig og af tilstrækkelig kvalitet«, og § 17 g, stk. 5 tilsiger endvidere, at miljøkonsekvensrapporten på passende måde skal »påvise og beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger« på bl.a. »1) befolkningen og menneskers sundhed« og »3) jordarealer, jordbund, vand luft og klima«, jf. Lov nr. 658 af 8. juni 2016. Mener ministeren, at loven i tilstrækkelig grad er efterlevet i miljøkonsekvensvurderingen for Egholmsforbindelsen, herunder at oplysninger og viden fra før 1988 er inddraget i vurderingen? Og vil ministeren i modsat fald tage initiativ til, at der etableres en ny uvildig undersøgelse, som kortlægger asbestindholdet i Limfjordsbunden?

Samrådsspørger er Susanne Zimmer (UFG).

Besvarelse

Tak for spørgsmålet.

Egentlig kan jeg svare meget enkelt på spørgsmålet om miljøkonsekvensrapporten. Svaret er ”ja”. Jeg mener, at loven er efterlevet.

Det citat, der indgår i samrådsspørgsmålet, lyder: ”at miljøkonsekvensrapporten på passende måde skal »påvise og beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger.” Altså er nøgleordet her: *Væsentlige virkninger.*

Det gør Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport.

Når det så er sagt, så er det også vigtigt for mig at understrege, at vi skal have et system, der kan håndtere de uforudsete forhold, som måtte opstå undervejs i et projekt. Også eventuelle ukendte forekomster af asbest. Og et sådant system har Vejdirektoratet, hvilket jeg også redegjorde for på det forrige samråd om samme emne.

Man kan egentlig sige det meget enkelt. Ved ethvert byggeprojekt, om det er veje, baner, cykelstier eller bygninger, så støder man på noget uventet. Uanset hvor meget man forbereder sig, dukker der altid noget op, som man ikke havde taget højde for. Det kan være arkæologi, jordbundsforhold eller for den sags skyld punktforureninger, der ikke er registreret korrekt. Og det er så derfor, man tager højde for, at noget uventet kan dukke op, både i forhold til planlægningen af et projekt og i forhold til anlægsøkonomien.

Ved anlægsprojekter er der altid stor opmærksomhed på, at alle dele af processen sker skånsomt og under hensynstagen til omgivelserne.

Sådan *skal* det være.

Fokus er på både arbejdsmæssige, sundhedsmæssige og miljømæssige forhold. Det gælder selvfølgelig også håndtering af udfordringer med asbest, hvor dette er relevant.

Med aftale om *Infrastrukturplan 2035* har regeringen og et bredt flertal i folketinget valgt at prioritere anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjeføringen.

Det er i overensstemmelse med den politiske aftale fra 2014 mellem den daværende SR-regering, V, DF, LA og K.

Linjeføringen har nu været besluttet i mange år, og jeg mener, at vi af respekt for de mange borgere og virksomheder, som har planlagt i henhold til den aftale, bør stå fast ved den.

Samtidig er det klart, at vi skal have et opdateret vidensgrundlag – inklusiv miljøvurdering – når vi skal træffe en endelig beslutning om at anlægge den 3. Limfjordsforbindelse i Folketingssalen.

Vejdirektoratet har derfor siden 2019 genbesøgt den oprindelige VVM-undersøgelse, 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.

Som afslutning på VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet i foråret 2021 haft undersøgelsen i offentlig høring. Med høringen har borgere og virksomheder haft lejlighed til at ytre deres holdning til projektet, ligesom de har kunne fremsætte forslag til ændringer heraf.

Det er vigtigt, at vi har offentlige høringer, da vi på den måde får alle relevante overvejelser frem. Jeg er overbevist om, at Vejdirektoratet i sit videre arbejde med Egholmlinjen vil inddrage høringens resultater i bedst muligt omfang.

Hvis jeg skal vende tilbage til spørgsmålet om asbest, så er der tale om emne, som vi har drøftet flere gange. Både under et tidligere samråd i juni og som følge af en række udvalgsspørgsmål.

Tak til samrådsspørgeren for at stille disse spørgsmål. Det er mit håb, at vi med samrådet i dag kan betrygge nogle af de bekymringer, der bliver rejst. Det er i hvert fald hensigten.

Med nærværende samrådsspørgsmål spørges der blandt andet ind til, om miljøkonsekvensrapporten er af *fuldstændig* og *tilstrækkelig* kvalitet.

Jeg har bedt Vejdirektoratets komme med en vurdering heraf. Det er Vejdirektoratets vurdering, at det er den, og det kan jeg henholde mig til.

Vejdirektoratet har således oplyst mig, at der i forbindelse med opdateringen af VVM-undersøgelsen er foretaget en kortlægning af opfyld af lavninger og søer med eventuelt forurenede jord eller byggematerialer. Dette blandt andet ved gennemgang af historiske luftfotos. Derudover er der også indhentet oplysninger fra Jordforureningslovens Areal Register om kortlagte lokaliteter.

Arbejdet har resulteret i fund af opfyldte søer, moser samt tidligere anlægs- og oplagsområder inden for vejanlæggets tracé. Disse områder vil blive undersøgt ved en graveundersøgelse inden anlægsfasen, så omfanget og indhold af forurenende stoffer er kendt, inden arbejdet med fjernelse, oprensning og deponering igangsættes.

Eventuelle forekomster af eternit og andre forurenende stoffer, som ikke er medtaget i Vejdirektoratets nuværende kortlægning, forventes således at blive afdækket inden anlægsfasen.

Vejdirektoratet har desuden oplyst, at direktoratet i forbindelse med detailprojekteringen vil undersøge havbundssedimentet i tunnelrenden i samarbejde med Miljøstyrelsen. Når resultatet foreligger, vil det blive vurderet, om der er eventuelle sundhedsmæssige og miljømæssige forhold, der skal tages hånd om.

Som jeg oplyste på det seneste samråd, er det helt normalt, at man støder 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 og med den rette forsigtighed.

Yderligere vil jeg gerne slå fast, at der er helt klare retningslinjer og en fast procedure for håndteringen, hvis der i forbindelse med det 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 ved detailprojekteringen skulle findes spor af forurening eller asbestholdige materialer i jorden, vil der blive foretaget yderlige 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 tryk ved, at et kommende anlægsarbejde for Egholmlinjen vil blive håndteret på forsvarlig vis, og at

Vejdirektoratet har efterlevet de gældende regler for, hvordan en tilstrækkelig og fuldstændig miljøkonsekvensrapport skal udarbejdes. Tak for ordet.