

Aalborg, den 2. januar 2022/MLD

Til Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Indledning

Jeg skriver til dig i din egenskab af medlem af Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg og i din funktion som borgernes 'vagthund' i forhold til at føre kontrol med Regeringens magtudøvelse, i et forsøg på at påvirke din stillingtagen til det forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse via øen Egholm, som snart kommer til behandling i Folketinget.

Der er rigtig mange gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. I det følgende vil jeg gå i dybden med to væsentlige grunde, nemlig at:

- Forslaget risikerer at medføre en række uacceptable miljømæssige konsekvenser for Aalborgs borgere
- Den demokratiske proces i forbindelse med motorvejen er under al kritik og er ikke det danske folkestyre værdig.

Miljømæssige konsekvenser

Med det foreliggende forslag til en Egholmmotorvej er der adskillige sundhedsmæssige risici.

- Aalborg, som i forvejen er Danmarks mest støjplagede by, vil, hvis motorvejen anlægges, blive endnu mere plaget af støjforurening, med deraf følgende sundhedsrisici
- Der er stor risiko for alvorlig asbestforurening ved udgravning til motorvejen, på grund af deponi af asbestaffald i trace'et
- Mindst seks bynære, rekreative grønne områder, incl. Egholm, vil ikke alene blive påvirket, men vil for de flestes vedkommende blive ødelagte som rekreative grønne områder
- Eet af disse områder, øen Egholm, er levested for to truede dyrearter, strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning
- Et andet af de grønne områder, som bliver påvirket, er områder der indbefatter de grundvandsreservoirer hvorfra vi borgere i Aalborg får en tredjedel af vores drikkevand
- Klimapåvirkningen, i form af CO₂-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet i beregnet anlægspris. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt.

Støjforurening

Aalborg er i forvejen Danmarksmester i sundhedsskadelig støj – en stor del af beboerne i Aalborg lever med støj over de anbefalede støjgrænser, bl.a. på grund af motorvejen E45. Miljøstyrelsen advarer om sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj og skriver bl.a. at:

"forskning [har] vist at trafikstøj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser.

I forbindelse med udarbejdelsen af regeringens vejstøjstrategi i 2003 blev der givet et første bud på omfanget af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Det blev anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom." ([Miljøstyrelsen, 2022](#)).

Miljøstyrelsen skriver endvidere at

- 5% af alle slagtilfælde (blodprop eller hjerneblødning), svarende til 600 nye tilfælde årligt,
- 3,7% af blodprop i hjertet, svarende til 330 nye tilfælde årligt, og
- 5% af nye tilfælde af diabetes, svarende til 1400 nye tilfælde årligt,

skyldes trafikstøj. Og både børn og unge, såvel som ældre, påvirkes negativt af støjen. For børn og unges vedkommende i forbindelse med læring:

"Hvis børn udsættes for høj trafikstøj i længere tid af gangen, kan det påvirke deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker negativt på børns motivation og koncentration, og de kan få forringet hukommelse og nedsat evne til at løse vanskelige opgaver." ([Miljøstyrelsen, 2022](#)),

mens det for ældre menneskers vedkommende drejer sig om 'aflæring':

"Hvis du over en længere periode bliver udsat for støj fra en nærliggende vej eller jernbane, så har du en markant højere risiko for at udvikle demens. Og jo højere støjen er, jo mere stiger risikoen for, at du udvikler demenssygdomme." ([Syddansk Universitet, 2022](#))

Sundhedsrisici i forbindelse med trafikstøj må således siges at være klart dokumenteret og med eventuelt anlæg af en Egholmmotorvej øges antallet af borgere i Aalborg Kommune, som udsættes for sundhedsskadelig støj, med estimeret 26.000, samtidig med at trafikaflastningen af E45 vil være så lille, at reduktionen af trafikstøj knap nok vil være hørbar (og altså først ske om ca. 10 år).

Med anlægget bliver Aalborg, som vist på kortet nedenfor, omkranset af to store firesporede motorveje, hvoraf den nye Egholmmotorvej jo ligger vest for byen, med det resultat at når vinden blæser fra vest og nordvest, vil store dele af Aalborg Vest- og Midtby blive generet af støj. Støjdæmpning på Egholmmotorvejen vil mange steder være umulig, idet store dele af anlægget forløber i 6 – 10 m højde over jorden.



Figur 1. Kort fra VVM-redegørelse 2021

I stedet for Egholmmotorvejen bør der vælges én af de andre foreslåede, billigere løsninger, og besparelsen (som beløber sig til flere milliarder kr) bør bruges på en bedre støjdæmpning af E45, hvorved støjforureningen ikke øges, men i stedet formindskes i forhold til i dag.

Asbestforurening

Med anlæg af Egholmmotorvejen er der stor risiko for en ny alvorlig asbest-katastrofe i Aalborg. Knap 40 år efter at det blev forbudt at bruge asbest på Dansk Eternit Fabrik i Aalborg, forårsager asbesten stadig sygdom og dødsfald i byen:

”Mellem 2014 og 2017 har Aalborg skilt sig ud i statistikken, når det gælder patienter, der er blevet henvist for asbestose. I den årrække har mellem 11 og 20 procent af alle danske patienter, der er blevet henvist for asbestose, været fra Aalborg.” ([Nordjyske, 2021](#)).

Aalborgs befolkning udgjorde i 2020 knap 4% af den samlede danske befolkning, altså en klar overrepræsentation af asbestose i Aalborg.

Dansk Eternit Fabrik, grundlagt i 1927, stod for 90% af importen af asbest til Danmark, og vedblev med at importere og bruge asbest indtil 1985, i de senere år op til 15.000 tons årligt. Fra 1976 fik Aalborg Kommune tilladelse til at dumpe affald fra Dansk Eternit Fabrik, indeholdende asbest, i Limfjorden. Ganske vist blev tilladelsen givet på betingelse af at der skulle etableres en sikring i form af en solid stenindfatning mod fjorden inden påbegyndelse af deponi, men denne stenindfatning blev først opført adskillige år efter at deponeringen var påbegyndt, og i mellemtiden kan store mængder af asbest være sivet ud i fjorden. På foto, figur 2, ses det uddrag af Limfjordskysten på Aalborg-siden, med Egholm i baggrunden, hvor sænketunnellen fra Aalborg til Egholm skal udgraves.



Figur 2. Foto fra Hasseris Enge ([Geohav, 2021](#))

Hvor asbest andre steder i Danmark behandles med meget stor forsigtighed og forsegles i stærke plastposer o.l., kan du her i Aalborg – som fotoet viser - finde det på stranden. Det ligner en losseplads og det er det reelt også.

Asbestaffald blev også deponeret på andre lokaliteter langs med Egholmmotorvejens trace, bl.a. i Dall hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv. I hvilket omfang asbest også er farligt hvis det indtages på anden vis end ved indånding i form af asbestfibre er der meget lidt viden om, men det er efter min mening ikke et asbest-eksperiment, vi som Aalborg-borgere har lyst til at deltage i. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Bynære, rekreative grønne områder

En lang række af de bynære, rekreative grønne områder, som bl.a. har hjulpet Aalborgs befolkning gennem nedlukninger i forbindelse med Corona-pandemien, vil ikke alene blive negativt påvirket, men vil være i stor risiko for at blive ødelagte som rekreative områder, hvis Egholmmotorvejen anlægges, først og fremmest på grund af trafikstøjen, men også fordi de visuelt ikke længere vil være attraktive, når nærmest nabo er en firesporet motorvej.

Syd for fjorden gælder dette bl.a. Øster Ådal Syd, hvor motorvejen skal forløbe på en såkaldt dalbro, Drastrup Skov, Hasseri Enge og området nær ved fjordens sydkyst, hvor motorvejen forløber på en dæmning.

Om selve øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, skriver Aalborg Kommune følgende:

”Øen dækker i dag 605 hektar, hvoraf langt størstedelen er opdyrket som agerland, men også naturtyper som strandenge, udyrkede arealer og skove udgør en væsentlig del af den storslåede natur, der findes på Egholm. Et helt unikt plante- og fugleliv knytter sig til disse områder. ...

Egholm er forbundet med Aalborg via en færgeforbindelse med en overfartstid på ca. 5 minutter. Hvert år gæstes øen af op mod 100.000 borgere og turister i Aalborg Kommune.” ([Aalborg Kommune, 2022](#))

Egholm fik i 2019 en Stilhedspris af foreningen Vi elsker stilhed:

”Årets nominering og afgivelse af stemmer har vist, at Øen Egholm har stor betydning for mange mennesker, som med deres stemme har tydeliggjort deres ønske om at sætte fokus på øen, og bevare den som en stille oase. Stort tillykke!” ([Vi elsker stilhed, 2022](#)).

Hvis Egholmmotorvejen anlægges hen over Egholm, vil den næppe fremstå som en stille oase og vil næppe tiltrække 100.000 gæster årligt. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Nord for fjorden vil motorvejen påvirke og delvist ødelægge områderne Lindholm Fjordpark med punktet Verdens Ende, Hvorup og Hedelund plantage, Voerbjerg sø, Vadum Banesti samt de to søer nord for Høvejen, som vil blive lukket inde i en trekant bestående af to motorveje og en stærkt trafikeret landevej.

Samtlige ovennævnte områder har i Corona-pandemiens tid været hyppigt brugt til vandreture, cykelture, fisketure, shelterture mmm, men også i mere normale tider har vi behov for grønne områder. Således skriver Naturstyrelsen i en undersøgelse fra 2008:

”Brugere, borgerne og institutioner efterspørger primært stille, rolige og trygge oplevelser ved besøg i grønne områder. ...

Der ses en tilsyneladende sammenhæng mellem brugen af grønne områder og graden af, hvor stressede beboere omkring et område er.” ([Naturstyrelsen, 2022](#))

Hvis du, som jeg, mener, at grønne områder er vigtige, både for naturens og for menneskers skyld, bør du ikke stemme for Egholmmotorvejen.

Truede dyrearter

Øen Egholm, som hører under Aalborg Kommune, har, som nævnt ovenfor, et unikt dyreliv. To af de unikke arter er hh. den lysbugede knortegås og strandtudsen. Begge arter er beskyttede som såkaldt Bilag 4-arter gennem dansk og international lovgivning. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsættlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødlister over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

”Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation.” ([Miljøstyrelsen 2016](#)).

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder og strandtudsens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Drikkevand

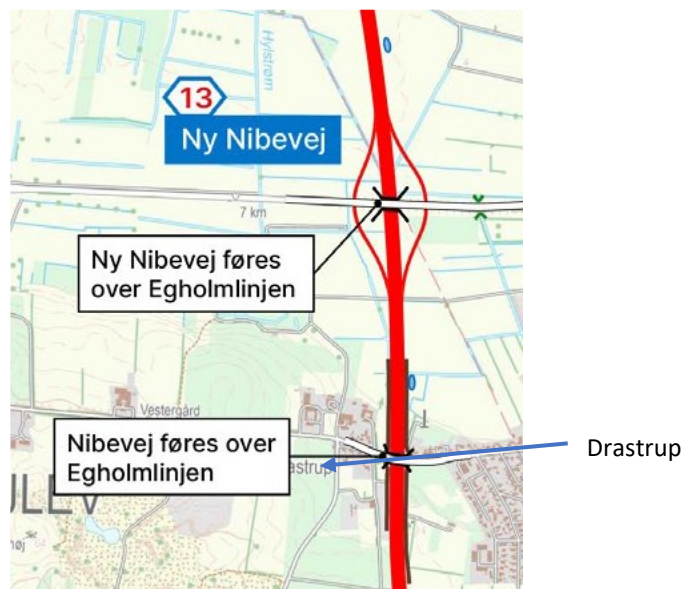
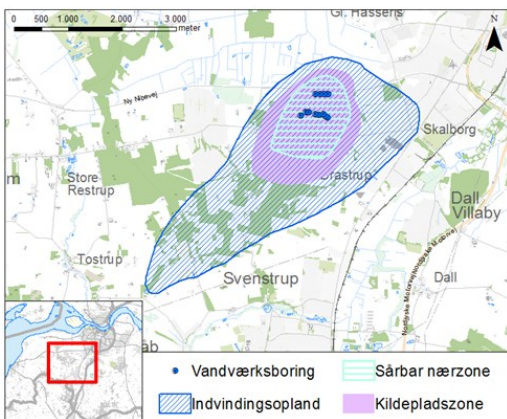
Et af de rekreative områder nævnt ovenfor er Drastrup Skov. Om Drastrup Skov skriver Aalborg Kommune følgende:

”Drastrup Skov er et ca. 300 ha nyt stort skov- og naturområde. Naturstyrelsen og Aalborg Kommune begyndte i 1990'erne at opkøbe landbrugsarealer med det formål at sikre rent vand ved at plante skov.

De tidligere landbrugsarealer fremstår i dag som et rekreativt område med skov og ekstensivt landbrugsdrift i form af afgræsning, hvor der ikke sprøjtes eller gødes.” ([Aalborg Kommune, 2022](#)).

Drastrup Skov er grundvands-indvindingsområde for ca. 1/3 af Aalborg Kommunes drikkevand. Rent drikkevand har stor betydning for borgernes sundhed og har været et kendetegn for Danmark i mange år, men er desværre ikke længere en selvfølge. Netop derfor har Aalborg Kommune investeret i at opkøbe jord og plante skov, for at beskytte vores grundvand.

Som det fremgår af de to kort nedenfor, vil Egholmmotorvejen forløbe meget tæt på Drastrup Skov og indenfor det såkaldte indvindingsopland.



Anlæg af motorvejen vil sandsynligvis medføre en del jordforurening i de nærliggende områder, men worst-case scenariet er selvfølgelig en væltet tankbil med masser af enten giftige kemikalier eller fossile brændstoffer. I en sådan situation vil Aalborg Kommune have store udfordringer med at skaffe vand nok til borgene i byen. Derfor bør du ikke stemme for det foreliggende forslag.

Klimapåvirkningen

Det foreliggende forslag til en 20 km lang, firesporet motorvej, med tunnel og broer, vil betyde en meget stor klimamæssig påvirkning i form af CO₂ udledninger, svarende til ca. 5% af regionens årlige CO₂ udledning, og knap 2% af Transportsektorens årlige CO₂ udledninger. Dersom prisen for denne CO₂ udledning havde været regnet med ind i det samfundsøkonomiske regnskab for Egholmmotorvejen, ville den være urentabel.

Desuden vil anlæg af motorvejen føre til mere trafik, inkl. privatbilisme, med deraf følgende større CO₂ udledninger fra eksisterende og nye fossildrevne køretøjer. På den måde spænder Transportministeren ben

for den effektive klimaindsats på transportområdet, som vi med Klimaloven har vedtaget, nemlig en 70% reduktion i CO2 udledninger inden 2030. Det er ikke en bæredygtig løsning.

I det hele taget er Egholmmotorvejen i høj grad udtryk for fortidens løsning på nutidens og især fremtidens transportproblemer. Der findes alternative bæredygtige løsninger, så som samkørsel, road pricing, pendlerparkeringspladser i udkanten af byen, suppleret med fleksibel og billig offentlig transport, for eksempel i form af relativt små, hurtige el-busser, el-cykler, cykelstier etc. En kombination af sådanne smarte løsninger bør undersøges mere indgående, inden der træffes beslutning om Egholmmotorvejen.

Den demokratiske proces

Den "demokratiske" proces som er foregået omkring Egholmmotorvejen er dybt kritisabel og sandsynligvis i modstrid med bl.a. EU-regler og Aarhuskonventionen. Processen er uacceptabel på mindst tre områder: a) Beslutningsprocessen fra 2011 til i dag, b) Selve lovforslaget og c) Høringen i forbindelse med lovforslaget.

Beslutningsprocessen

I 2011 blev der, på foranledning af Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, lavet en VVM-redegørelse, som behandlede tre forskellige alternative linjeføringer for den 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere blev der lavet en Borgerhøring, som gav 1.500 svar, men da der ikke var lovhjemmel for hverken VVM-redegørelsen eller Borgerhøringen, blev svarene ikke brugt af hverken kommunen eller Vejdirektoratet.

I 2020 betalte Aalborg Kommune 2,5 millioner kr til Vejdirektoratet for at få en opdateret VVM-redegørelse men kun for én af de tre linjeføringer, nemlig Egholmmotorvejen. Denne betaling havde ikke lovhjemmel. I forbindelse med denne VVM-redegørelse blev der igen holdt en Borgerhøring – uden lovhjemmel og derfor uden at nogen brugte de i alt 7.800 svar, der blev indsendt til Vejdirektoratet, til noget som helst. I løbet af denne proces og inden hverken VVM-redegørelse eller borgerhøring var afsluttet, blev der indgået et Trafikforlig, hvor partierne, som var inviteret, blev enige om at de ville stemme for en Egholmmotorvej, åbenbart uanset hvad der måtte stå i VVM-redegørelsen og uanset hvilke svar Borgerhøringen måtte give anledning til. At Trafikforliget tilligemed var betinget af at Aalborg Kommune indvilligede i at betale et tilskud på 600 millioner kr til anlæg af statsvejen Egholmmotorvej, en betaling som der selvsagt ikke er lovhjemmel til, gør kun hele processen endnu mere uskøn.

Lovforslaget

Det lovforslag, som nu er fremlagt til behandling i Folketinget, fortsætter den uskønne og udemokratiske proces, især på to punkter: 1) Med forslaget til anlægslov får Transportministeren nærmest enerådige magt til at tilsidesætte almindelig lovgivning, især hvad angår miljø- og naturbeskyttelse samt affaldsloven. Således står der i Bemærkninger til lovforslaget følgende:

"De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger." (Bemærkninger til lovforslag, side 31)

En sådan blankocheck, som sætter normal lovgivning ud af kraft, er voldsomt problematisk og dybt uansvarlig.

2) Desuden sættes de normale klageadgange for borgerne ud af kraft. Dette er ligeledes udtrykt klart i Bemærkninger til lovforslaget:

”Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn” (Bemærkninger til lovforslag, side 102)

Begge beslutninger står klart udtrykt i Høringsbrevet:

”På baggrund af projektets størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.” (Brev vedr. høring, 2021)

og begrundelsen for at forhindre klagesager lige så klart udtrykt i Bemærkninger til lovforslaget:

”Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.” (Bemærkninger til lovforslag, side 32).

Med to danmarkskrekorder i høringssvar er det vel realistisk at forvente borgerklager i forbindelse med anlægget, men således med et snuptag at afskære danske borgere fra normale muligheder for at klage, er uacceptabelt i en retsstat som Danmark. Sådan undergraves danske borgeres retssikkerhed!

Høringen

Processen omkring denne høring, som for én gangs skyld har lovhjemmel og dermed skal inddrages i beslutningsprocessen, er lige så uskøn som det ovenfor beskrevne forløb, og igen er der to problematiske punkter: 1) Lovforslaget blev sendt i høring den 3. december 2021, med svarfrist den 2. januar 2022, altså mindre end en måned, hvilket er meget kort deadline for et projekt i denne prisklasse. Høringen finder sted hen over jul og nytår, hvor de fleste danskere har andre ting at tænke på end motorveje. 2) Læg dertil at det ifølge brevet vedrørende høringen er Transportministeriet, som skal sammenfatte høringssvarene og skrive ministeriets vurdering af høringssvarene, der så skal fremsendes til Folketinget. Denne proces svarer til at sætte ræven til at vogte høns. Alt sammen peger det i retning af frem for alt at forsøge at undgå borgernes deltagelse i beslutningsprocessen.

Hele den ovenfor beskrevne proces omkring beslutningen, lovforslaget og høringen er uacceptabel i en retsstat som Danmark, og hvis vi ikke vil befinde os i selskab med lande som for eksempel Polen eller Ungarn, er der et påtrængende behov for at det danske Folketing lever op til sit ansvar om at føre kontrol med den til enhver tid siddende regering.

Afslutning

Der er andre gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende lovforslag, for eksempel:

- Trafikalt er det en meget dyr og dårlig løsning, som ikke er fremtidssikret og slet ikke harmonerer med grøn omstilling. Der er andre forslag til billigere og bedre løsninger, f.eks. i form af forslaget om en ny tunnel, som du kan finde en [præsentation af her - City-tunnel](#)
- Klimapåvirkningen, i form af CO2-emission ved anlæg af motorvejen, er ikke medregnet. Havde prisen for denne emission været medregnet i VVM'ens økonomiberegninger, ville projektet være urentabelt
- Levesteder for truede dyrearter, så som strandtudsen og den lysbugede knortegås, som begge er strengt beskyttede i hht. både dansk og international lovgivning, bliver stærkt påvirkede og muligvis ødelagte.

Der kan argumenteres dybtgående for samtlige ovenstående gode grunde til at du ikke bør stemme for det foreliggende forslag. Jeg vil i stedet, som gammel Aalborgenser, der elsker min by, nøjes med kraftigt at opfordre dig til at tænke dig om og som ansvarlig Folketingspolitiker gøre hvad du kan for at sikre at diskussionen om den bedste og mest fremtidssikrede grønne løsning på trængselsproblemerne i Limfjordstunnellen i Aalborg genoptages, til gavn for demokratiet og til gavn for Aalborgs borgere, både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms

Peder Skrams Gade 3

9000 Aalborg

Mobil: 2369 3537

e-mail: mona.dahms@gmail.com