

Høringsvar vedr. *Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse*

Fremtidens Aalborg
<http://www.fremtidensaalborg.dk>

1. januar 2022

Indhold

1	Indledende bemærkninger	1
2	Betydningen af trafikspring	2
3	Asbestaffald ved den planlagte linjeføring	3
4	Anbefalinger	3
	Litteratur	4

1 Indledende bemærkninger

Dette svar er indsendt af foreningen Fremtidens Aalborg, i denne sammenhæng repræsenteret ved foreningens kontaktperson Hans Hyttel, Bondrosgade 12A, 9400 Nørresundby.

Foreningen bemærker med stor bekymring den begrænsning af klageadgang og tilsidesættelse af øvrig lovgivning, som processen afspejler. Det er således bekymrende, at Transportministeren foreslår, at ministeren ikke skal overholde lovgivningen, men helt alene selv "varetag dens hensyn".

I Vejdirektoratets svar af 2. december 2021 [7] står

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, hvor det konkret har betydning for projektet. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projektet.

Men *netop på grund af* motorvejsprojektets størrelse og konsekvenser er det vigtigt, at en sådan fravigelse ikke må finde sted. I lyset af aktuelle og tidligere sager om ministres magtændelse i forhold til lovhjæmmel vil foreningen indskærpe, at en minister skal overholde den almindelige lovgivning, og også således at det bliver muligt at få efterprøvet om beslutningerne er lovlige ved domstolene. Dette er helt essentielt for en demokratisk proces. Det er i det hele taget utilstedeligt, at Transportministeren foreslår at fjerne klageadgange generelt.

I dette høringssvar vil Fremtidens Aalborg gøre opmærksom på to meget vigtige problemer i forbindelse med planerne om en 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej over Egholm.

- Det ene problem er generelt i forbindelse med motorvejsprojekter, nemlig at det er særdeles tvivlsomt, om etablering af nye motorveje vil føre til en aflastning af trafikken.
- Det andet problem er af stor miljømæssig betydning for Aalborg-området, nemlig at der er forekomster af asbestholdigt jordaffald ved den planlagte linjeføring .

Ud over disse vigtige problemer er der en lang række andre uønskede konsekvenser for miljø og natur, som en 3. Limfjordsforbindelse vil medføre, herunder støjgener og trusler mod beskyttede dyrearter, men alene de ovenstående problemer er grund til stor bekymring.

2 Betydningen af trafikspring

En af de begrundelser for en 3. Limfjordsforbindelse, som ofte dukker op, og går igennem mange argumenter for motorvejsprojekter, er et argument om aflastning: Nye motorveje er nødvendige for at aflaste det eksisterende vejnet.

Men forskning viser, at der bliver mere trafik, når man bygger nye motorveje. Nyere trafikforskning fra USA og Canada har vist netop at flere veje giver mere trafik. I 2009 analyserede Matthew Turner fra University of Toronto og Gilles Duranton fra University of Pennsylvania hvordan trafikudviklingen havde været i USA mellem 1980 og 2000 [6]. Turner og Duranton formulerer i deres rapport den opdagelse, de kalder Trafikproppernes hovedsætning: Antallet af kørte kilometer vokser proportionalt med øget tilgængelighed af veje.

Denne lovmæssighed er en konsekvens af sammenhængen mellem udbud og efterspørgsel. Der bliver ikke solgt færre varer, fordi der bliver sat flere varer til salg – tværtimod.

Den stigning, der kommer ud af ingenting, når man anlægger en ny vej, kalder man også for *trafikspring*. VVM-rapporten fra 2014 vurderede at der ville blive en stigning på kun 3,5 promille som følge af en Egholm-motorvej (VVM side 66). Men 85 forskere ved AAU vurderede i deres indsigelse mod VVM-redegørelsen trafikspringet til ca. 20 %. I 2005 foretog det britiske forskningsprojekt SACTRA en analyse af trafikspring ved 151 vejprojekter [3]. SACTRAs analyse viste, at man i de britiske vejprojekter markant havde undervurderet hvor store trafikspring der ville ske. Især i forbindelse med motorveje og motorvejsprojekter er trafikspringene store og de kan også pege på at motorveje reelt ikke er en aflastning – tværtimod. En populærvidenskabelig sammenfatning af resultater om trafikspring kan ses i [4].

Et andet forhold er, hvilken former for trafik, motorveje skal aflaste. En stor del af trafikken på de danske motorveje skyldes lastbiler, og en stor del af varetransporten skyldes lastbiler. Der er ganske vist færre lastbiler på de danske veje i 2014 end i 2008, men antallet af ton-kilometer (dvs. den samlede masse mål i ton multipliceret med det samlede antal kørte kilometer) er vokset. 66 procent af alle varer, der transporteres rundt i Danmark, transporteres i lastbil.

Den øgede trafik som følge af trafikspringene vil gøre det sværere at gennemføre den reduktion i CO₂-udledning, som er regeringens målsætning. Det er langt sværere at reducere CO₂-udslippet for lastbiltrafikken end for persontrafikken; der findes ikke elektrisk drevne lastbiler til langdistancekørsel. Man kunne da også godt forestille sig andre måder at transportere gods på over de lange strækninger end ad motorveje; det er påfaldende, at man fragter gods mellem havnebyer eller stationsbyer i lastbil i stedet for med skib eller godstog.

Alligevel er et typisk argument for udbygning af motorvejsnettet, at det er persontrafikken, der skulle have problemer. Når det gælder Egholm-motorvejen, taler FDM om “bilisterne” og “Komiteen for en 3. Limfjordsforbindelse” taler om “trafikanter” og “rejsende”. Men det er lastbilerne, der tæller. Hvis man nedbragte lastbiltrafikken på motorvejene og i stedet transporterede gods med mere CO₂-venlige transportmidler (som f.eks. el-drevne tog – og

elektriske godstog findes!), ville det tjene to formål: Bedre plads til personbilerne og lavere CO₂-udslip.

3 Asbestaffald ved den planlagte linjeføring

Kystlinjen vest for Aalborg syd for Egholm er ændret ved brug af asbest og andet affald. Det er i vore dage alment accepteret, at asbest og asbestholdigt støv er særdeles sundhedsfarligt. Indånding af asbeststøv kan give lungesygdomme som asbestose, lungekræft og lungehindekræft.

Fremtidens Aalborg har fået aktindsigt, der viser at Aalborg kommune fra 1976 gav tilladelse til, at der blev deponeret affald fra Dansk Eternitfabrik vest for den tidligere cementfabrik Norden, nord-nordvest for vejsvinget Mølholmsvej-Lindskovvej. 35 procent af affaldet var asbest, og der er ganske meget af det – hvert døgn blev der i en periode deponeret 20 vognlæs pr. døgn. Materialet viser, at der ingen bundmembran er for deponiet – og som man også vil kunne se, ligger materialet ikke langt fra overfladen.

Der er sandsynligvis også asbestforekomster nord for Limfjorden i området Verdens Ende. Men disse forekomster vil være af ældre dato, for også længe før 1976 er der blevet deponeret asbestholdigt affald i det vestlige Aalborg og i Nørresundby, viser en rapport fra GeoHav [1]. Dette er sket helt fra 1960 og frem til 1980. Foruden asbestholdigt støv, som i sig selv er sundhedsskadeligt, er der deponeret 9.520 ton ren asbest.

Alle de områder, hvor der ligger megen asbest begravet, er ubehageligt tæt på den påtænkte linjeføring for Egholmmotorvejen og på de stikveje, der skal laves i forbindelse med anlægsarbejdet.

Deponiområderne, der henlå uden inddæmning eller kystsikring, er ikke registreret i VVM-redegørelsen fra februar 2021. Der skyller jævnligt asbestaffald i land på Egholm, og det indikerer at de fremherskende strømforhold i Limfjorden ved den planlagte linjeføring flytter indholdet af deponierne.

I en rapport fra 2011 [2, s. 12] skriver Miljøstyrelsen at

...eksponering for asbestfibre afsat på eller i jord udgør en potentiel risiko, at risikoen for frigivelse af asbestfibre fra jorden er stærkt knyttet til resuspension, og at fiberstørrelsen er en væsentlig faktor i relation til dels den sundhedsmæssige risiko og dels potentialet for resuspension. Ved resuspension forstås ophvirvling af materiale fra eksempelvis jordoverfladen til luften. Resuspension sker ved tilførsel af energi, eksempelvis ved påvirkning fra vind eller gennem aktivitet som gravning eller leg.

Rapporten fastsætter grænseværdier og anbefaler, at man skal benytte en hollandsk metode til undersøgelse, prøvetagning og kvantificering af asbest i jord.

Det er en grund til stor bekymring, at den planlagte linjeføring vil medføre store risici for miljøet, for de arbejdere, der skal udføre anlægsarbejdet og for beboere i områderne omkring motorvejens linjeføring. Det er allerede veldokumenteret, at folkesundheden er påvirket i området omkring den tidligere Dansk Eternitfabrik i Aalborg.

Det er derfor yderligere bekymrende, at transportministerens svar i et samråd i oktober 2021 er meget henholdende og omtaler en undersøgelse af asbestforekomster som noget, der kan se *efter* en anlægslovs vedtagelse.

4 Anbefalinger

Fremtidens Aalborg anbefaler, at den foreslåede anlægslov tages af bordet. Et anlægsarbejde vil alene på grund af problemerne med asbestaffald i jorden i det vestlige Aalborg være uforvarsomt. Asbestproblemerne har betydning ikke kun for den 3. Limfjordsforbindelse, men generelt

for miljøet og folkesundheden i Aalborg. Vi anbefaler, at der sker målinger af asbestniveauerne i det vestlige Aalborg i overensstemmelse med Miljøstyrelsens kriterier for at kortlægge problemets omfang.

Desuden anbefaler Fremtidens Aalborg, at der bliver lavet en revideret analyse af trafikspræng i de motorvejsprojekter, som er nævnt i Infrastrukturaftalen, og af hvordan trafiksprængene vil påvirke regeringens målsætninger om reduktion i udledning af CO₂.

Litteratur

- [1] GeoHav. Asbest-notatet opfølgende. 22. september 2021. <https://www.geohav.dk/pdfarchive/698662556993664.pdf>
- [2] Kim Haagensen. Asbest i jord - eksponering og undersøgelsesmetode. Miljøstyrelsen, 2011. Miljøprojekt Nr. 1360 2011. <https://mst.dk/service/publikationer/publikationsarkiv/2011/maj/asbest-i-jord-eksponering-og-undersogelsesmetode/>
- [3] Transport and the economy : summary report / the Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA), Department of the Environment, Transport and the Regions, United Kingdom ; transmitted by the Government of the United Kingdom. <https://digitallibrary.un.org/record/468208>
- [4] . Adam Mann. What's Up With That: Building Bigger Roads Actually Makes Traffic Worse. *Wired*, June 2014. <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/>
- [5] Vejdirektoratet. 3. Limfjordsforbindelse. Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Resumé af VVM-undersøgelsen, Februar 2021. https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2021-02/Limfjord_Resume%20af%20VVM-unders%20ogelsen_wcag.pdf
- [6] Gilles Duranton Matthew A. Turner. The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. *American Economic Review*, Vol. 101, No. 6, October 2011, pp. 2616-52. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616>
- [7] Vejdirektoratet. *Høring over udkast til forslag om lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse*. Dokument 21/12480-3. 2. december 2021.