



8. marts 2022
2021-978

Resumé af hørings svar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Indledning

Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse indgår i den politiske aftale *Infrastrukturplan 2035* af 28. juni 2021. Selve anlægsprojektet forventes igangsat i 2025. Inden da skal Folketinget vedtage en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

For at få et aktuelt og retvisende grundlag for lovforslaget har Vejdirektoratet i 2019-2021 opdateret den godt 10 år gamle miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) og har i foråret 2021 gennemført en offentlig høring. Såvel miljøkonsekvensvurderingen som resultatet af den offentlige høring kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside. Det gælder også Vejdirektoratets indstilling.

Lovforslag for en 3. Limfjordsforbindelse

Som det er praksis i forbindelse med Transportministeriets anlægslove, lægger loven op til, at Folketinget med en vedtagelse af lovforslaget også godkender de udførte miljøvurderinger af anlægsprojektet, som ellers ville skulle godkendes administrativt.

Ekstern høring af lovforslaget

Som et led i kæden af lovforberedende arbejde har et udkast til Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse været i ekstern høring fra 3. december 2021 til 2. januar 2022.

Ved opstart på den eksterne høring fik alle myndigheder, foreninger og interesseorganisationer på høringslisten tilsendt et link til Høringsportalen, hvor lovforslaget kunne læses i hele høringsperioden. Høringsparterne fremgår af lovforslagets bemærkninger kapitel 9.

Parallelt med den eksterne høring har Transportministeriet afviklet en ministeriel høring, hvor der blev fremsendt hørings svar fra Forsvarsministeriet, Miljøministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.



Ministeriernes bemærkninger til lovforslaget er indarbejdet i nærværende høringsnotat.

Følgende myndigheder, foreninger og lignende har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Forsvarsministeriet, Miljøministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Region Nordjylland, Aalborg Kommune, 7 medlemmer af Aalborg Byråd, Aalborg Fjordudvalg/Port of Aalborg, Aalborg Forsyning, Grundvandssamarbejde Aalborg, Aalborg Stift, Banedanmark, Erhvervsstyrelsen, Dansk Industri, Dansk Metal, Business Danmark, Energinet, Dansk Ledningsejerforum, Forbrugerrådet Tænk, Sammenslutningen af Danske Småøer, Danmarks Naturfredningsforening Aalborg, Cyklistforbundet Aalborg Afd., Dansk ornitologisk forening Nordjylland, Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, Borgerbevægelsen.dk for en demokratisk motorvejsproces, Enhedslisten Aalborg, NOAH-Trafik/Rådet for bæredygtig Trafik, Trafikalt Folkeparti, Foreningen Den Bedste Vej, Geohav, Hærvejsmotorvej NEJTAK, Jyder Mod Overflødige Motorveje, Danske Motorcyklister, Kano og Kajakklubben Limfjorden, Hasseris Grundejerforening, Dall Villaby Grundejerforening, Drastrup Beboerforening, Borgere i Drastrup, Haveselskabet Vesterkær, Foreningen Søholt, Egholms Venner, Egholm samråd, Nørholmegnens Samråd/Nørholm & Omegns Borgerforening, Vestbyens Samråd, Beboerne i Lindholm og omegn, Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej, 9bevej Ejerlaug, Bedsteforældrenes Klimaaktion, Foreningen Fremtidens Aalborg og Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg.

Følgende har afgivet høringssvar, men har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

DSB, FDM, Rigspolitiet og Rigsrevisionen. Høringssvar uden bemærkninger tages ikke til indtægt for at støtte forslaget eller det modsatte.

Øvrige høringssvar:

Transportministeriet har herudover modtaget et stort antal høringssvar fra borgere. Disse øvrige høringssvar er også behandlet i nærværende høringsnotat efter samme tematik, som høringssvar fra høringsparter på lovforslagets høringsliste.

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Det bemærkes, at mange af de modtagne høringssvar efter Transportministeriets vurdering vedrører forhold, som er belyst i Vejdirektoratets



miljøkonsekvensrapport, som har været i offentlig høring i foråret 2021. Høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen er således allerede besvaret af Vejdirektoratet.

På den baggrund er høringsnotatet delt i to overordnede afsnit: Et afsnit om høringssvar til selve anlægsloven, jf. afsnit 2, samt et afsnit om miljøforhold, jf. afsnit 3. Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, beskrives og kommenteres i overordnede træk.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som vil blive offentliggjort på Høringsportalen.

Behov for supplerende miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Med udgangspunkt i en afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet fra maj 2021 har Miljøministeriet i sit høringssvar peget på et behov for en Natura 2000-konsekvensvurdering. Miljøministeriet mener, at projektforudsætningen omkring gravearbejde til tunnelen syd for Egholm om vinteren kan betragtes som en afværge-foranstaltning. Den væsentlighedsvurdering, der indgår i miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse, vurderes derfor ikke at være tilstrækkelig.

Derudover anbefaler Miljøministeriet, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensrapport, som præciserer anlægsprojektets påvirkning af grundvand og overfladevand (vandløb, søer og Limfjorden). Miljøministeriets bemærkninger er uddybet i afsnit 3 vedrørende miljøkonsekvensvurderingen.

Der er med 3. Limfjordsforbindelse tale om et stort og kompliceret anlægsprojekt med nyanlæg af 20 km motorvej, herunder en tunnel under Limfjorden, som derudover forløber gennem følsomme drikkevandsområder, og Transportministeriet foreslår, at anbefalingerne fra Miljøministeriet efterkommes, og at fremsættelse af lovforslaget udskydes til efteråret 2022. Herved vil der blive mulighed for at gennemføre en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand, samt en 4 ugers offentlig høring af dette materiale.



Indholdsfortegnelse

Resumé af høringssvar til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.....	1
Indledning	1
Lovforslag for en 3. Limfjordsforbindelse	1
Ekstern høring af lovforslaget	1
Behov for supplerende miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring	3
Generelle bemærkninger	4
Lovforslaget	9
Anlægsprojektet (Lovforslagets § 1).....	9
Miljø- og naturbeskyttelse (Lovforslagets §§ 2 - 4)	10
Fravigelse af anden lovgivning (lovforslagets §§ 5 - 7)	14
Ledningsarbejder (lovforslagets §§ 8 - 10)	22
Støjisoleringsordning (lovforslagets § 11).....	29
Finansiering (lovforslagets § 12).....	29
Domstolsprøvelse (§ 13)	30
Lovens bemærkninger	32
Lovforslagets baggrund	32
Implementering af VVM-direktivet	34
Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet	35
Forholdet til anden lovgivning / EU-retten	37
Klimamæssige påvirkninger	38
Miljøkonsekvensvurdering.....	39
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	39
Flora og fauna	42
Hav- og vandmiljø	48
Grundvand og drikkevand	50
Klimapåvirkning.....	54
Jordforurening	58
Forbrug af råstoffer	62
Geotekniske forhold	63
Støjforhold.....	63
Ejendomsforhold	66
Rekreative forhold	67
Landskabelige forhold	68
Samfundsøkonomiske beregninger	69
Trafikale forhold og forudsætninger.....	71
Alternativer til Egholmlinjen	75
Konkrete ændringsforslag og bemærkninger til anlægsprojektet.....	77

Generelle bemærkninger

Region Nordjylland ser frem til en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og forventer et godt samarbejde om anlægsprojektet,



herunder med Vejdirektoratet. Regionen oplyser også, at man har som mål at finde løsninger og alternativer til brugen af ikke-fornybare råstoffer ifm. projektet og generelt.

Aalborg Kommune er glade for, at processen med tilvejebringelse af en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse nu er sat i gang, samt at der i bemærkningerne til Forslag til Lov om Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er angivet en række forhold, som Vejdirektoratet ønsker at indgå i dialog med Aalborg Kommune om i detailprojekteringsfasen – f.eks. om afvandingsløsninger i områder med særlige drikkevandsinteresser. Aalborg Kommune understreger, at det gode samarbejde mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i VVM-fasen forventes at fortsætte i projekterings- og anlægsfasen, herunder om myndighedsmæssige forhold samt støjafskærmning og specifikt anlæg af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm.

Syv medlemmer af Aalborg Byråd (SF, R, Ø) er imod en vestlig motorvej hen over Egholm under henvisning til, at de trafikale gevinster ikke står mål med de negative effekter for sundhed, miljø og klima, samt at den samfundsøkonomiske gevinst efter byrådsmedlemmernes mening er lille. De syv byrådsmedlemmer mener derfor, at forslaget til anlægslov bør trækkes tilbage, og at der bør gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor alternative løsninger på de trafikmæssige udfordringer undersøges.

Banedanmark bemærker, at projektet som et banenært byggeprojekt, der kommer tæt på eller i berøring med jernbanen eller Banedanmarks matrikler, skal risikovurderes og godkendes i henhold til Banedanmarks tekniske norm- og regelværk samt gældende lovgivning på området. Dette indebærer arbejde for Banedanmark svarende til et såkaldt 3.-partsprojekt. Banedanmark skal anmode om, at Banedanmark tilføres bevilling til at behandle de ansøgninger m.v., som er affødt af dette projekt.

Aalborg Fjordudvalg og Port of Aalborg bekræfter, at både sedimentdepotet i Rærup og i Vester Hassing kan benyttes til projektet.

Port of Aalborg er positive for at understøtte projektet. Der er dog ikke indgået bindende aftale mellem parterne, hvilket betyder, at Port of Aalborg ikke kan garantere, at der på det ønskede tidspunkt er arealkapacitet til projektet.

Forbrugerrådet Tænk har med glæde noteret, at togtrafikken forventes opretholdt i en eventuel anlægsperiode. Forbrugerrådet har ligeledes noteret, at projektet forberedes til, at der kan etableres busbaner langs Hobrovej på et senere tidspunkt, men skal i den forbindelse bemærke, at vi gerne havde set etableringen gennemført som del af projektet i lyset af



den kollektive transports potentiale til at kunne reducere både klimabelastning og trængsel.

Dansk Industri (DI) er grundlæggende positive over for etablering af en 3. Limfjordsforbindelse, med de muligheder det giver for Aalborg og Nordjylland i form af forbedret tilgængelighed og robusthed i infrastrukturen.

Dansk Metal mener, at en 3. Limfjordsforbindelse vil bidrage afgørende til at gavne fremkommeligheden og nævner, at næsten en femtedel af Dansk Metals medlemmer i Region Nord mindst en gang ugentligt kommer for sent på arbejde grundet trængsel på vejene, som det står nu. Hertil føjer Dansk Metal, at 35 % af Dansk Metals medlemmer i Region Nord har bil som eneste mulige transportform til og fra arbejde.

Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces ønsker et stop for alle beslutninger om anlæg af nye motorveje eller ændring af eksisterende anlæg, samt at alle tidligere politiske aftaler om anlæg af nye motorveje suspenderes og omvurderes i lyset af den fremtidige politik for transportbeslutninger i Danmark.

I lighed med høringen af miljøkonsekvensrapporten med tilhørende miljøvurderinger, gør mange foreninger og borgere indsigelse mod selve anlægsprojektet, herunder at miljøkonsekvensrapporten efter deres mening ikke udgør et validt beslutningsgrundlag eller bæredygtige argumenter for Egholmlinjen. Flere er desuden bekymrede for, hvilke konsekvenser projektet vil have for Egholm, herunder for øens beboere, turismen m.v.

Miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold

Flere gør indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse pga. manglende lovpligtige undersøgelser for relevante alternativer (jf. vejloven).

Flere giver udtryk for, at behovet for at sikre bedre forbindelser på grund af udviklingen i de forløbne år er blevet større i de østlige dele af Aalborg end i de vestlige.

Borgerbevægelsen og mange borgere gør generelt indsigelse imod projektet, herunder at miljøkonsekvensvurderingen efter deres mening ikke præsenterer et validt beslutningsgrundlag eller bæredygtige argumenter for Egholmlinjen. Flere er desuden bekymrede for, hvilke konsekvenser projektet vil have for Egholm, herunder for øens beboere, turismen m.v.



Flere borgere mener, at bl.a. klimaproblematikker og sammenhæng med biodiversitet ikke i tilstrækkelig grad behandles i miljøkonsekvensrapporten, herunder de langsigtede konsekvenser og værditab som følge af projektet. Det foreslås på denne baggrund, at hele processen ifm. lovgrundlaget sættes på pause, indtil der er foretaget flere og mere grundige undersøgelser.

Beregnings- og opgørelsesmetoder samt vurdering af påvirkninger

I en række enslydende høringssvar giver flere borgere og foreninger udtryk for, at miljøkonsekvensrapporten er misinformerende og præget af misvisende sprogbrug, samt manglende eller ikke-retvisende visualiseringer.

Flere borgere mener, at miljøkonsekvensrapportens vurdering af samfundsøkonomiske effekter bygger på en umoderne beregningsmodel, som ikke i tilstrækkelig grad værdifastsætter eller anskueliggør forhold vedrørende natur, støj, mistrivsel, sundhed, rekreative områder og andet, som ændres eller påvirkes i forbindelse med Egholmlinjen.

Flere borgere mener, at anlægsprojektets betydning behandles overfladisk i lovforslaget, og bl.a. Nørholmegnens Samråd samt Nørholm og Omegns Borgerforening mener, at der forud for anlægsloven ikke er foretaget tilstrækkeligt grundige trafik- samt samfundsøkonomiske undersøgelser.

Høringsproces, demokrati og politiske beslutninger

Flere giver udtryk for, at det er uhørt at overveje en forbindelse, som er i modstrid med den folkelige holdning, samt at det er uacceptabelt, hvis man vælger at lytte mere til erhvervslivet og kommuner fjernt fra projektområdet, end til lokale borgere.

Mange borgere peger på, at det både er forstemmende og udemokratisk, at de 7.800 indkomne høringssvar ved høringen i foråret 2021 ikke var behandlet af Vejdirektoratet, før Aftale om Infrastrukturplan 2035 blev indgået i Folketinget. Flere borgere og foreninger mener, at de mange høringssvar vidner om en stor folkelig modstand mod en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

I mange høringssvar kritiseres det, at høringen forløber hen over julen 2021, og at den allerede slutter den 2. januar 2022. Dermed kunne det nyvalgte byråd i Aalborg ikke nå at behandle et høringssvar fra Aalborg Kommune.



I flere hørings svar anføres det, at lovforslaget indeholder en række forhold, som har konkret og lokal betydning for naboer og lokalbefolkningen i øvrigt. Ud over de landspolitiske betydninger anlægsloven har, indvirker loven direkte på en lang række borgeres ejendomme samt adgangsforhold og det åbne land, de færdes i. Det havde derfor været på sin plads at inddrage lokalbefolkningen i høringen af lovforslaget ved tydelig offentliggørelse og avertering.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet i 2019-2021 har gennemført en opdateret miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet (herefter betegnet miljøkonsekvensvurderingen) for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Der er foretaget nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv. i henhold til vejlovens kap. 2 a. Der er gennemført offentlig høring af den opdaterede miljøkonsekvensrapport, og der foreligger et høringsnotat fra august 2021 med titlen *Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen (3. Limfjordsforbindelse), Høringsnotat*. Derfor gentager dette høringsnotat som udgangspunkt ikke hørings svar, der er gentagelser af fremsendte hørings svar til miljøkonsekvensrapporten.

I dette høringsnotat inddrages indsigelser og bemærkninger vedrørende miljøkonsekvensvurdering og miljøkonsekvensrapport med fokus på forslaget til anlægslov, samt lovforslagets generelle og konkrete lov bemærkninger. Høringsnotatet indgår sammen med det nævnte høringsnotat for miljøkonsekvensvurderingen som informations- og vidensgrundlag, når Folketinget med vedtagelse af anlægsloven samtidigt godkender miljøkonsekvensrapporten som del af gennemførelsesgrundlaget for anlægsprojektet.

Hjemlen for Vejdirektoratet til at udfærdige en miljøkonsekvensrapport og rammerne for indholdet findes i vejlovens § 17 g, stk. 1 – stk. 8.

Hørings svar vedrørende miljøkonsekvensrapporten og de tilhørende miljøvurderinger kan kategoriseres ud fra, at et større antal omhandler miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, (§ 17 g, stk. 1 - stk. 4), de valgte beregnings- og opgørelsesmetoder, samt konkret vurdering af påvirkning, (§ 17 g, stk. 5 – stk. 6), inddragelse af kompetence og ekspertise, samt myndighedsinddragelse ved udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport (§ 17 g, stk. 7 - stk. 8).



Lovforslaget

Anlægsprojektet (Lovforslagets § 1)

Aalborg Kommune forventer, at der efter normal praksis udarbejdes en aftale om overdragelse af lokale veje og stier til Aalborg Kommune, som kommuneveje, efter færdiggørelse af anlægsprojektet.

Jens Jørgen Ø. Kristensen har sendt flere redaktionelle ændringsforslag til lovens §1, herunder at det bør fremgå, at den nye motorvej bliver en del af E39 Hirtshalsmotorvejen.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen anfører, at lovforslagets § 1, stk. 1, er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkender. Hvilket areal skal indvindes? Hvor mange og stier skal anlægges eller omlægges? Tilsvarende anfører borgerbevægelsen, at lovforslagets § 1, stk. 2 og det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering er upræcis. Projektets særkende er i forhold til højde og konstruktion fremgår ikke.

Miljøministeriet spørger om, lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 5, overflødiggør nr. 1-4 og dækker en hvilken som helst disposition for at virkeliggøre projektet? Miljøministeriet bemærker, at § 1, stk. 1, nr. 5, skaber usikkerhed om, hvorvidt råstofindvindingsprojekter uden for selve anlægsprojektets område skal anses for en del af det samlede projekt i anlægslovens forstand eller, om råstofindvindingen falder uden for lovforslagets projektbegreb, og i stedet skal anses for et selvstændigt projekt, der afledes af anlægsprojektet.

Miljøministeriet kommenterer desuden, at der ikke i lovforslaget er en bestemmelse om delegation fra transportministeren til Vejdirektoratet.

Ændringsforslag til anlægsprojektet

I en række høringssvar er der fremsendt forslag til justering af anlægsprojektet. Det gælder eksempelvis Dall Villaby Grundejerforening, der har genfremsendt et ændringsforslag vedrørende motorvejskrydset ved E45, samt borgerforslag om anlæg af et tilslutningsanlæg ved Skelagervej og på Egholm. I mange høringssvar fremsættes forslag til støjreducerende tiltag, herunder mere støjafskærmning, lavere og/eller mere vestlig placering af motorvejen gennem Hasseris Enge og Lindholm, samt anlæg af en tunnel under hele Limfjorden.

Ændringsforslagene er nærmere beskrevet sidst i høringsnotatet.



Transportministeriet bemærker, at anlægslovens anvendelsesområde ikke er afgrænset geografisk. Anlægslovens anvendelsesområde er aktivitetsrelateret (funktionelt), idet loven finder anvendelse på udførelsen af det pågældende statslige anlægsprojekt. Formuleringen i § 1, nr. 5, udgør bemyndigelsen for transportministeren til at foretage de dispositioner, som er nødvendige for at det samlede anlægsprojekt, jf. § 1, nr. 1-4, kan gennemføres. Bemyndigelserne i lovforslagets § 1 indebærer, at ministeren direkte med hjemmel i anlægsloven kan gennemføre og udføre de fysiske indgreb i naturen, som er en forudsætning for det ved loven tilladte anlægsprojekt. Der er ikke tale om en overflødiggørelse af de foregående bestemmelser men en henvisning, der sikrer gennemførelse af anlægsprojektet, herunder delelementerne i 1-4.

Den eller de udførende entreprenørers råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse falder uden for lovforslagets projektbegreb og skal i stedet anses for et selvstændigt projekt, der følger af anlægsprojektet. Det betyder ligeledes, at fravigelse af dispensationskrav efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, ikke gælder i forbindelse med en tilladelse fra regionen til råstofindvinding til brug for projektet i tilfælde af, at der skal etableres et nyt graveområde med henblik på at kunne forsyne anlægsprojektet med råstoffer.

Transportministeriet henviser til bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser. Der er således ikke behov for at indsætte en bestemmelse om delegation til Vejdirektoratet direkte i lovforslaget.

Ingen af de fremsendte ændringsforslag har givet Transportministeriet anledning til at foretage justeringer i anlægsprojektet eller § 1 i lovforslaget.

Miljø- og naturbeskyttelse (Lovforslagets §§ 2 - 4)

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at lovforslagets §§ 2-4 er sammenhængende. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af projektets påvirkninger på miljøet. Hvis der foretages ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, skal der eventuelt gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurdering. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet udføres afværgeforanstaltninger som forudsat i miljøkonsekvensrapporten fra 2021 og supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Lovforslagets § 2



Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker, at lovforslagets § 2 er alt for upræcis til at opfylde kravet om, at de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, og hvis det er relevant overvågningsforanstaltninger. Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelig VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de miljømæssige betingelser.

Transportministeriet bemærker, at lovbemærkningernes afsnit 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser omfatter afsnittene 9.1 – 9.29, der systematisk kortlægger eksisterende forhold og beskriver konsekvenser i anlægs- og driftsfasen på baggrund af de væsentligheds- og konsekvensvurderinger der er foretaget i overensstemmelse vejlovens kapitel 2 a. Lovbemærkningerne indgår som faglig ramme i beslutningsgrundlaget, når Folketinget med vedtagelse af anlægsloven samtidig godkender miljøkonsekvensrapporten. Efter bedømmelser og opsummering af kumulative effekter indgår der i afsnit 9.21 beskrivelser af overvågningstiltag i forhold til fokuspunkterne; mennesker og sundhed, bundflora, natur på land, fugle, geologi og grundvand, forurenede jord og havstrategien.

Anlægsprojekter, der vedtages ved lov, kræver ikke administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3. Det er Transportministeriets vurdering, at de mange vurderinger af anlægsprojektets miljø- og naturmæssige påvirkninger udgør en tilstrækkelig ramme for anlægsprojektets gennemførelse jf. lovforslagets § 2 sammenholdt med §§ 3-4. Anlægsprojektet gennemføres ligeledes i henhold til gældende lov og under iagttagelse af EU-retlige forpligtelser.

Lovforslagets § 3

GeoHay bemærker, at lovudkastets § 3 under reference til Kapitel 2 a i Lov om offentlige veje tillader, at anlægsmyndigheden som følge af vedtagelse af lovudkastet fraviger yderligere borger- eller myndighedsinddragelse, såfremt anlægsmyndigheden måtte ønske at udvide eller ændre Egholmlinjen.

Transportministeriet bemærker, at projektet vil blive gennemført med den linjeføring, som Folketinget med vedtagelse af anlægsloven beslutter. Eventuelle ændringer og udvidelser vil f.eks. være knyttet til mindre nødvendige justeringer i forhold til projektets placering eller udvidelse eller ændring af tilknyttede projekter (eksempelvis tilslutningsanlæg).



For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2. Dette fremgår også af lovforslagets § 3.

Trafikstyrelsen er VVM-myndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til væsentlig skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen skal derefter vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Trafikstyrelsen skal, inden der træffes afgørelser i henhold til vejlovens § 17 c, stk. 1, gennemføre høring af berørte myndigheder, jf. vejlovens § 17 h, stk. 3. Hvis der skal gennemføres en miljømæssig vurdering, skal Trafikstyrelsen sende miljøkonsekvensrapporten i høring, jf. vejlovens § 17 h, stk. 5.

Lovforslagets § 4

Marie Hagstrup peger på, at både miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven for Egholmmotorvejen omfatter en lang række afværgeforanstaltninger. Afværgeforanstaltninger som ifølge Marie Hagstrup ikke har en beviselig effekt på trods af, at der er lovmæssigt krav herom. Når man i miljøvurderingsprocessen begynder at anvende afværgeforanstaltninger som et værktøj, er det ensbetydende med, at der vil være en væsentlig påvirkning af arternes beskyttelseshensyn. Dette fremgår af Habitatvejledningen - vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018, samt af almen praksis på miljøvurderingsområdet. Betingelserne for fravigelse af bilag IV-arters beskyttelseshensyn fremgår af habitatbekendtgørelsens § 11, og er ikke opfyldt i denne situation.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen anfører, at lovforslagets § 4 er for upræcis - samme begrundelse som vedr. lovforslagets § 2. Hvilke afværgeforanstaltninger er egentlig gældende – dem i miljøkonsekvensrapporten, dem i væsentlighedsvurderingen for Natura 2000-området, dem der angår Bilag IV-arterne eller dem der angår fugle eller havmiljøet? Hvad med drikkevand og støj?



Miljøministeriet bemærker, at overskriften ikke er retvisende og foreslår, at § 4 bliver stk. 2 i § 2.

Transportministerier bemærker, at afværgeforanstaltninger fastlægges som led i udfærdigelse af miljøkonsekvensrapporten, der, jf. vejlovens § 17 g, stk. 2, nr. 3, skal omfatte en beskrivelse af projektets særkender og af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede skadelige indvirkninger på miljøet.

Af lovbemærkningerne til forslag om anlægslov fremgår det, at nogle overordnede foranstaltninger vil blive gennemført som led i anlægsprojektet, herunder støjreduktion, faunapassager, erstatningsnatur mm. (fremgår af lovbemærkningernes afsnit 3.1.4 – 3.1.10).

Der indgår i lovbemærkningernes afsnit 9 en gengivelse af miljøkonsekvensrapportens beskrivelser af en lang række afværgeforanstaltninger, der forudsættes gennemført som led i gennemførelsen af anlægsprojektet. Afværgeforanstaltningerne vedrører fokuspunkter og områder, hvor det er vurderet, at anlægsprojektet vil påvirke miljøet væsentligt.

Afværgeforanstaltninger er beskrevet i afsnit 9.2.4. Landskab og visuelle forhold, 9.3.5. Arkæologi og kulturarv, 9.44 Befolkning og sundhed og 9.5.3. Støj og vibrationer.

Afværgeforanstaltninger i afsnit 9.17 vedrører geologi og grundvand, mens afsnit 9.19 fokuserer på afværgeforanstaltninger i forhold til forurennet jord. Afsnit 9.21.5 fokuserer på overfladevand, herunder underføring af vandløb og risikoen for at spærre for smådyr og fisks passage, og henvises til afsnit 9.9, der omhandler ålegræs.

Med fokus på natur på land, er der i afsnit 9.7.4 fastlagt afværgeforanstaltninger for bilag IV-arterne odder, flagermus og padder. For marine dyr og fugle er afværgeforanstaltninger fastlagt i henholdsvis afsnit 9.12.4 og artikel 9.13.4.

Der er i udgangspunktet i afsnit 9.14.7 foretaget en samlet vurdering af Natura 2000, hvoraf det fremgår, at påvirkningerne fra anlægs- og driftsfasen samlet set ikke vurderes at udgøre en væsentlig påvirkning med risiko for skade af naturtyper, arter og fugle på udpegningsgrundlaget. På baggrund af bl.a. Miljøstyrelsens høringssvar, vil der blive gennemført Natura 2000-konsekvensvurdering. I væsentlighedsvurderingen for 3. Limfjordsforbindelse indgik blandt andet en vurdering af, at graveaktiviteter i Limfjorden kun kan gennemføres i foråret, hvilket omfatter elementer af afværgeforanstaltning, hvorfor påvirkning af Natura 2000-om-



rådet ikke helt kan udelukkes, at et Natura 2000-område vil blive påvirket. Der skal derfor som fremhævet i Miljø- og Fødevareklagenævnets seneste praksis gennemføres en Natura 2000-konsekvensvurdering. Natura 2000-konsekvensvurderingen vil udvide kredsen af bilag IV arter og fuglearter, der indgik i væsentlighedsvurderingen med henblik på opdatering af de faglige vurderinger af naturbeskyttelse og afværgeforanstaltninger, der indgår i lovforslaget. Natura 2000-konsekvensvurderingen vil indgå som tillæg til miljøkonsekvensrapporten sendes i offentlig høring i en 4 ugers periode.

Transportministeriet har noteret Miljøministeriets forslag vedrørende § 4 og overvejer en sammenskrivning med § 2.

Fravigelse af anden lovgivning (lovforslagets §§ 5 - 7)

Bemærkninger til forslag om fravigelse af anden lovgivning - samarbejde med myndigheder

Aalborg Kommune noterer sig, at ved vedtagelse af Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse reguleres en række myndighedsopgaver gennem anlægsloven således, at der sker fravigelse af anden lovgivning. Aalborg Kommune tager dette forhold til efterretning og understreger i den forbindelse, at det gode samarbejde mellem kommunen og Vejdirektoratet i planlægningsfasen forventes at fortsætte i projekterings- og anlægsfasen, herunder også om myndighedsmæssige forhold. I den forbindelse noterer Aalborg Kommune sig med glæde, at der i bemærkningerne i lovforslaget er angivet en række forhold, som Vejdirektoratet ønsker at indgå i dialog med kommunen om i detailprojekteringsfasen – f.eks. omkring afvandingsløsninger i områder med særlige drikkevandsinteresser.

Region Nordjylland skriver, at vedtagelse af forslaget til anlægslov vil gøre at en række myndighedsopgaver reguleres gennem anlægsloven af Vejdirektoratet, og at fx klageadgange fraviges, og at det er normal praksis i større statslige projekter og ikke vil have betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Eksempelvis vil natur-og miljøhensyn stadig blive varetaget i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven, og på baggrund af rammerne beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Region Nordjylland tager dette til efterretning og forventer et godt samarbejde om projektet.

Syv medlemmer af Aalborg Byråd (SF, R, Ø) mener, at Aalborg Kommune bør beholde de myndighedsopgaver, som kommunen har ifølge eksisterende lovgivning og protesterer imod, at anlægsloven på en række områder fratager kommunen disse opgaver.



Enhedslisten Aalborg (EL) mener, at det er problematisk, at forslaget til anlægslov giver transportministeriet mulighed for at overtage Aalborg Kommunes myndighedsopgaver i forhold til visse bestemmelser i naturbeskyttelse, lov om vandløb, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer, idet dette fjerner Aalborg Kommunes mulighed for at kontrollere disse vigtige områder og dermed fjerner vigtig kompetence fra kommunen og giver Transportministeriet mulighed for egenhændigt at tage beslutninger på disse områder. Enhedslisten Aalborg ønsker, at de foreslåede indskrænkninger udgår af lovforslaget, idet disse ifølge EL Aalborg udgør en uacceptabel indgriben i borgernes demokratiske rettigheder og Aalborg Kommunes myndighedsudøvelse.

Miljøministeriet bemærker, at det af bemærkninger bør fremgå, at der alene er tale om fravigelse af myndighedskompetencen, eller om der også er tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveau og praksis.

Transportministeriet bemærker, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retlige grundlag for, at de fysiske arealindgreb kan foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Beskyttelseshensynene varetages ved anlægsloven.

I lovforslagets kap. 4 med overskriften ”Fravigelse af anden lovgivning” fremgår det af § 5, stk. 1 og 2, hvilke specifikke bestemmelser i anden lovgivning, der fraviges ved anlægsloven. Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen mv., der stiller krav om tilladelse mv., inden der foretages fysiske dispositioner i det åbne land nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Bestemmelser, som ikke er fraveget, finder anvendelse på projektet.

Det fremgår derudover af bemærkningerne til lovforslaget, at den lovgivning, som er fraveget, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten. Dette giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende natur- og miljøhensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

Anlægsprojektet gennemføres i tæt dialog med Aalborg Kommune, som vil blive inddraget på samme niveau, som hvis de pågældende tilladelses- og dispensationskrav ikke var fraveget. Det samme gælder for relevante samarbejdsflader med Region Nordjylland. Som det også fremgår af bemærkningerne, er der ved overtagelsen af myndighedsopgaverne ikke tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveauer og gældende lovgivning.



Grundlag for fravigelse af anden lovgivning

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at det forekommer forkert, at loven skal ophæve krav om tilladelser, der udgør EU-retlig implementering. Hvorfor skal bestemmelserne ophæves inden for hele anlægslovens anvendelsesområde – hvor længe skal de det? For tid og evighed? Og kan man det, når flere af bestemmelserne udgør implementering af EU-direktiver? Borgerbevægelsen ønsker ikke, at transportministeren skal "varetage hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2, og henviser til, at Grundlovens § 3 skal iagttages, samt at legalitetsprincippet og magtens tredeling som fundamentet for vores demokrati må fastholdes. Borgerbevægelsen stiller spørgsmål til, hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurenede havbunds sediment med asbestfibre og andre tungmetaller?

GeoHav bemærker, at lovudkastet fritager anlægsmyndigheden for at søge administrative tilladelser, hvad angår anden anvendelse (herunder håndtering) af asbest, hvorfor GeoHav kritiserer, at lovudkastet alene forpligter anlægsmyndigheden til afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering jf. lovudkastets § 4. Anlægsmyndigheden kan heraf ved opstående problematikker undlade yderligere undersøgelser og afværgeforanstaltninger, som ikke er forudsat i miljøkonsekvensrapporten.

Gitte Paracha Thorhauge, Torben Knudsen m.fl. anfører, at alle regler, som vores lovgivning normalt indeholder, ikke skal gælde - ikke engang reglerne om affaldssortering. Det vil sige, at på trods af, at de mange tons asbest, der er i deponiet på Klosterengen og i fjordsedimentet, juridisk er at betragte som affald, skal reglerne om håndtering af asbestaffald ikke følges. Gitte Paracha Thorhauge bemærker, at det er en uhyggelig glidebane for vores demokrati, der kan resultere i en miljøkatastrofe og i sygdom og død for byens borgere.

Dansk Industri (DI) peger på, at lovforslaget nævner en række miljøforhold, som kan blive påvirket problematisk i projektets anlægs- og driftsfase. Det er angivet, at gældende EU-lovgivning samt nationale miljøkvalitetskriterier forventes overholdt ved projektet med de angivne undtagelser.

Miljøministeriet bemærker, at det bør fremgå klart af bemærkningerne, om der alene er tale om fravigelse af myndighedskompetencen og overførsel til anlægsmyndigheden, eller om der også er tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveau og praksis, og hvordan det i øvrigt sikres, at gældende praksis for fravigelse efter naturbeskyttelsesloven overholdes. Ministeriet noterer sig, at lovforslagets § 5, stk. 1, fraviger de almindelige



krav om dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, og 2, herunder vedr. bygge- og beskyttelseslinjer og § 3-natur, og bemærker hertil, at det bør overvejes at redegøre mere konkret for, hvilke § 3-områder, bygge- eller beskyttelseslinjer, fredninger etc. anlægsarbejdet konkret vil påvirke, og som derfor nødvendiggør fravigelsen af reglerne, samt hvordan hensynene bag sikres. Ministeriet henviser til, at det bør fremgå klart, hvilke regler der fraviges med lovforslaget, og hvilke der bare er nævnt, men som ikke fraviges.

Transportministeriet bemærker, at anlægsprojektet vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven – efter sædvanlig praksis for anlægslove - vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Bemyndigelserne i lovforslagets § 1 indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i § 5, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven, kystbeskyttelsesloven, lov om forurennet jord, naturbeskyttelsesloven, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, skovloven, museumsloven og landbrugsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1 og dermed fraviges med anlægsloven, jf. i øvrigt lovbemærkningerne.

De bestemmelser, der foreslås fraveget, kan findes i love, der i forskellig grad implementerer EU-direktivbestemmelser. De nationale love udgør hermed de primære retskilder i dansk myndighedsperspektiv, men skal hvor/hvis relevant fortolkes EU-konformt og under iagttagelse af relevant praksis fra EU-Domstolen. Det fremgår derudover af bemærkningerne til lovforslaget, at de bestemmelser, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende beskyttelseshensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

Den foreslåede fravigelse af bestemmelser i plan-, miljø- og naturbeskyttelseslovgivning vil gælde for anlægsprojektet og hertil knyttede dispositioner og aktiviteter i anlægsfasen. Når anlægget er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelserne ikke længere anvendelse.



Folketinget vedtager som lovgivende myndighed et anlægsprojekt, der såvel formelt som indholdsmæssigt opfylder kravene i den fravegne lovgivning med Transportministeriet som ansvarlig udøvende myndighed.

Med vedtagelsen af anlægsloven godkender Folketinget miljøvurderingsrapporten, herunder giver godkendelse i henhold til habitatdirektivets art. 6, stk. 3, samt habitatdirektivets art. 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets art. 5, hvor lobemærkningerne om forudsatte afværgeforanstaltninger udgør det faglige grundlag for godkendelsesbeslutning, herunder på baggrund af den foretagne miljøkonsekvensvurdering.

Anlægsprojektet gennemføres i tæt dialog og samarbejde med Aalborg Kommune. Det er derfor udgangspunktet, at kommunen skal inddrages på et tilsvarende niveau, som hvis de pågældende tilladelses- og dispensationskrav ikke var fraveget. Som det også fremgår af bemærkningerne, er der ikke tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveau.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2. Dette fremgår også af lovforslagets § 3.

Trafikstyrelsen er VVM-myndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen skal derefter vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår. I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse. Der tages hermed højde for artikel 9a i VVM-direktivet (Europa Parlamentet og Rådets Direktiv 2011/92/EF som ændret ved direktiv 2014/52/EF). Artikel 9a fastlægger, at når den kompetente myndighed også er bygherre, skal der sikres strukturering og administrativ opbygning, så diverse funktioner kan gennemføres i overensstemmelse med VVM-direktivet. Med Trafikstyrelsen som VVM-myndighed og Vejdirektoratet som ansvarlig for gennemførelsen af anlægsprojektet sikres en myndigheds- og administrativ opdeling, der er i overensstemmelse med kravene i VVM-direktivets artikel 9a.



Vejdirektoratet oplyser, at reglerne om affald, herunder sortering, mv. finder anvendelse på anlægsprojektet. Affald, f.eks. fra bygværker eller affald produceret i anlægsfasen, vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til gældende regler og herunder i overensstemmelse med Aalborg Kommunes affaldsregulativ for erhverv, jf. lovbemærkningerne afsnit 9.

Der er i statens anlægsbudget forudsat, at der ikke skal betales afgift til staten for deponering af det havbundssediment, der skal opgraves i forbindelse med anlægsprojektet.

Bemærkninger til forslag om afskæring af klageadgang

Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces mener, at borgernes retsstilling bør forbedres generelt med inddragelse og klageadgange undervejs i beslutningsprocesser som før 2007. Borgerbevægelsen mener i denne forbindelse, at der bør indføres et klageorgan på linje med Planklagenævnet, der kan forkaste afgørelser truffet af kommunerne under Planloven.

Syv medlemmer af Aalborg Byråd (SF, R, Ø) ønsker, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget.

Enhedslisten Aalborg (EL) ønsker, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget, idet disse ifølge EL Aalborg udgør en uacceptabel indskrænkning i borgernes rettigheder.

Dansk Industri (DI), anfører at de sædvanlige klageadgange for den berørte offentlighed afskrives for en lang række lovområder for projektet. DI anbefaler på den baggrund, at lovforslaget tilføjes relevant tekst om en transparent metode for ressortministeriets procedurer med tilladelses- og godkendelsessager, opfølgning herpå samt hvordan henvendelser fra den berørte offentlighed og virksomheder vil blive behandlet.

Torben Knudsen skriver, at det er udemokratisk at sætte klageadgang ud af kraft af hensyn til vejprojektets fremdrift og beklager, at der ikke findes en uvildig ankeinstans til miljøkonsekvensvurderinger i statslige anliggender, sådan som det er tilfældet i kommunale anliggender.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen erindrer om Århuskonventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang afskæres, mangler en præcision om, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene. Transportministerens call-in beføjelse er alt for omfat-



tende. Hvordan kan det forsvares at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love?

GeoHay finder det stærkt bekymrende, at lovudkastet fritager anlægsmyndighed samt anlægsprojekt fra alment lovbundne pligter af hensyn til at sikre fremdrift i projektet. Forvaltningsmæssigt myndighedssamarbejde og offentlighedens ret til at påklage alvorlige effekter af anlægsprojektet udelukkes, og anlægsmyndigheden kan heraf frit ændre og udvide anlægsprojektet uden restriktioner.

Danmarks Naturfredningsforening Aalborg (DN Aalborg) er imod forslaget om at fratage klageret efter § 6, stk. 4, når sager kommer op på ministerplan og mener, at forslaget går imod Århus-konventionen. DN Aalborg frygter i samme forbindelse, at det fremover bliver kutyme at fjerne klageadgang til større anlægsprojekter og føler utryghed ved at skulle omkring domstolene for at få en klage hørt.

Cyklistforbundet i Aalborg mener, at det er skændigt, at man skrotter alle gældende muligheder for klageadgang og overlader til Transportministeriet at varetage alle gældende lovområder, der omfattes af projektet. Tilsvarende finder foreningen Fremtidens Aalborg det bekymrende, at det i lovforslaget foreslås, at ministeren alene vil "varetage dens hensyn".

Ovenstående synspunkter bakkes op af flere borgere. Bl.a. mener 76 husstande i Drastrup, at det er utilstedeligt, at der med lovforslaget lægges op til at fjerne klageadgange generelt. 9bevej Ejerlaug finder det dybt foruroligende, at magtens tredeling sættes ud af kraft, og at klageadgange afskæres af hensyn til projektets fremdrift. Annette Roed Ottosen mener, at det er vigtigt for demokratiet, at borgere kan få efterprøvet ved danske domstole, om beslutninger er lovlige og mener i samme forbindelse, at det er utilstedeligt, at der med lovforslaget lægges op til fjerne borgeres klageadgange generelt.

Transportministeriet bemærker, at den del af plan-, natur- og miljølovgivning mv., der ikke foreslås fraveget i henhold til lovforslagets § 5, fortsat gælder for anlægsprojektet. Det forhold, at de bestemmelser, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i lovforslagets § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelse af de afgørelser.



Der er tale om et stort og komplekst anlægsprojekt, der samtidig er af stor betydning for at sikre en bedre fremkommelighed for bilisterne i hele Aalborg-området, hvorfor Transportministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at afskære klageadgang af hensyn til projektets fremdrift, jf. lovbemærkningerne. Det er derfor foreslået i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse i henhold til specifik plan-, natur- og miljølovgivning ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Transportministeriet bemærker, at bestemmelsen svarer til seneste praksis ved store komplekse anlægsprojekter, jf. lov om anlæg af jernbane over Vestfyn, lov om anlæg af en Nordhavnstunnel, og senest lov om Lynetteholm, hvor ministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at afskære klageadgangen af hensyn til sikring af projektets fremdrift.

Eventuelt behov for yderligere miljøkonsekvensvurdering ud over den allerede foretagne vil skulle gennemføres i henhold til vejlovens § 17c – 17e.

Afskæring af klageadgangen gælder alene for afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i anlægsfasen. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love vedrørende driften mv. af vejanlæggene.

Transportministeriet skal bemærke, at udgangspunktet i dansk ret er, at tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. Vurderingen af, om en person er klageberettiget, skal foretages ud fra de almindelige forvaltningsretlige regler, og det følger heraf, at den pågældende skal have en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald. Væsentlig interesse indebærer, at afgørelsens udfald skal angå den pågældendes forhold og situation med en vis styrke eller intensitet. Interessen skal også være individuel, dvs. afgørelsen skal være mere indgribende over for den, der vil klage, end i forhold til andre personer, som berøres af den administrative afgørelse.

Det fremgår af vejlovens § 132, stk. 6, at afgørelser efter lovens kapitel 2 a ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Vejlovens § 17 a, stk. 3, om miljøkonsekvensvurdering af projekter, der vedtages i enkeltheder ved anlægslov, indgår i det netop nævnte kapitel.

Det foreslås, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet jf. forslaget til § 6, stk. 3 (call-in beføjelsen). Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love er omfattet af call-in



beføjelsen. Den kommunale myndighed skal medvirke til at oplyse sådanne sager jf. forslaget til § 6, stk. 5.

Transportministeren kan også beslutte at overtage tilsynsmyndigheden og som konsekvens heraf, forslås det, at Ankestyrelsen ikke fører tilsyn med afgørelser efter § 6, stk.1, hvor de kommunale myndigheder ikke er klage og tilsynsmyndighed.

Transportministeren skal træffe afgørelse efter bestemmelser og praksis i de love, der er nævnt i § 6, stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse.

Det foreslås i § 6, stk. 4, at transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Århus-konventionens omfatter tre hovedsøjler: adgang til (miljø)informationer, borgerdeltagelse, og ret til klage. Offentligheden har adgang til aktindsigt i (miljø)oplysninger, dels i henhold til miljøoplysningsloven, (Bekendtgørelse af lov nr. 980 af 16. august 2017 om aktindsigt i miljøoplysninger) dels i henhold til offentlighedsloven (Bekendtgørelse nr. 145 af 20. februar 2020 om offentlighed i forvaltningen).

For så vidt borgerdeltagelse har miljøvurderingsrapporten været i offentlig høring, jf. afsnit 2 i lovbemærkningerne, og lovforslaget har været i ekstern høring. Klageretten afskæres med den foreslåede § 6 i forhold til administrative myndigheder og klagenævn, men indbringelse for domstolene følger af den generelle adgang til prøvelse af øvrighedsmyndighedens grænser i henhold til Grundlovens § 63, og som specificeret i lovforslagets § 13, stk. 1, hvor § 13, stk. 2, fastlægger, at søgsmål vedrørende miljøforhold skal være tilgængelig med sikring af, at sagsomkostninger ikke er uoverkommelige (i overensstemmelse med Århus-konventionens bestemmelser herom).

Det fremgår også af vejlovens § 132, stk. 7, at ved søgsmål om forhold omfattet af kapitel 2 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelig høje for de berørte parter.

Der består også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.

Ledningsarbejder (lovforslagets §§ 8 - 10)

Samfundsøkonomiske konsekvenser m.v.



Dansk Ledningsejer Forum (DLF) noterer sig, at lovforslaget kun indeholder beregninger af økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner (anlægsudgifter) men ikke udgifter for erhvervslivet og mener, at lovforslaget bør indeholde en beregning af de økonomiske konsekvenser for de berørte forsyningsselskaber.

Energinet mener, at omkostninger til afledte ledningsanlæg skal medtages i beregningen af samfundsøkonomien for vejprojektet for at give det mest retvisende billede. Energinet vurderer, at anlægsmyndigheden skal forestå udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedrørende det samlede projekt inkl. ledningsomlægninger og kumulative effekter. Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger.

Dansk Energi (DE) finder det uhensigtsmæssigt, at der ikke i planlægningen er taget hensyn til eksisterende eller planlagte ledninger, når der planlægges en linjeføring og vurderer, at en linjeføring kan blive uforholdsmæssige dyr for en ledningsejer.

Transportministeriet bemærker, at ledninger, som efter anlægsmyndighedens vurdering skal omlægges i forbindelse med anlægsprojektet, medtages i anlægsoverslaget, hvorimod udgifter til omlægning af ledninger, der omfattes af gæsteprincippet ikke medtages. Ledninger, hvor der ikke ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten er en entydig definition af, om de er omfattet af gæsteprincippet, medtages i anlægsoverslaget.

I forbindelse med planlægning af et anlægsprojekt undersøger Vejdirektoratet, hvilke ledninger der allerede findes i området. Dette sker ved søgning i ledningsejerregisteret (LER), hvorefter også ledningsejerne er informeret om, at der i et givent område er planer om aktivitet.

Det er som udgangspunkt op til ledningsejer at forestå de nødvendige myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsarbejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet i medfør af reglerne herom. Var der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen blevet identificeret meget store ledningsanlæg, hvor Vejdirektoratet havde skønnet, at det ikke var muligt at finde en fornuftig løsning for ledningsejeren, og projektet eller ledningsarbejdet i sig selv ville være så stort, at det krævede en selvstændig miljøkonsekvensvurdering, ville den pågældende ledningsejer være blevet inddraget. Dette skete f.eks. i forbindelse med anlægsprojekterne for Storstrømsbroen og lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn.



Efter vedtagelse af anlægsloven detailprojekteres anlægsprojektet, hvor Vejdirektoratet har en løbende dialog med alle ledningsejere, med det formål at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejeren undersøge og vurdere om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås. Denne koordinering er indskrevet i anlægslovens § 9.

Gæsteprincippet – betaling for flytning

Dansk Ledningsejerforum (DLF) konstaterer, at lovforslaget betyder, at en række forskellige forsyningsledninger skal flyttes/omlægges, og vurderer, at de foreslåede regler i anlægslovens §§ 8-10 har til formål at præcisere og ”indhegne” gældende regler og praksis på området.

Dansk Energi (DE) stiller spørgsmålstegn ved anvendelsen af gæsteprincippet ved store nationale anlægsprojekter, da det giver en skævvridning i forhold til betalingsbyrden for el-kunder. DE vurderer, at det ikke kan være hensigten, at nogle borgere skal bære omkostningen for en national infrastruktur. DE vurderer ikke, at bemærkningerne i lovens § 8, stk. 2, er fyldestgørende i forhold til nyeste praksis på ledningsområdet, og at det får den konsekvens, at lovgivningen ikke følger praksis på området.

Borgerbevægelsen skriver, at forslagens §§ 8-10 er for vidtgående. Gæsteprincippet misforstås og udvides til at omfatte ledninger på ejerens egen grund. Det er i strid med grundlovens § 73.

Lars Ramhøj vurderer, at anlægslovens § 8 er i strid med grundlovens § 73. Lars Ramhøj skriver, at ledninger anbragt af ejendommens ejer ikke sikres med deklaration eller lign. men udgør derimod en bestanddel af ejendommen og følgelig beskyttet af grundlovens § 73 og vurderer, at der er tale om ekspropriativt indgreb, hvis tredjemands lovlige dispositioner medfører, at der skal udføres arbejder på sådanne ledninger. Derudover henviser Lars Ramhøj til, at anlæg af vejprojektet på kommunalt ejede grundvandindvindingsområder vil indebære betydelige og bekostelige ændringer af disse kommunalt ejede anlæg og etablering af nye beskyttelsestiltag.

Aalborg Forsyning ønsker, at det fremgår tydeligt af lovforslaget, at Aalborg Forsyning ikke skal betale for flytning og omlægning af ledninger på egen grund. Forsyningen har desuden indsendt høringssvar fra Aalborg Vand, Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg og Lindholm Vandværk, der vurderes at være beskyttet med deklarationer.

Ole Færch foreslår, at § 8, stk. 1, slettes med begrundelsen, at ledningerne er eksisterende, og gæsteprincippet derfor ikke kan anvendes. An-



nette Roed Ottosen mener, det er et brud på normal praksis og vil medføre udgifter for fjernvarme-, vand- og kloakforsyning, el-selskaber og teleselskaber. Lars Rom Jensen skriver, at forslaget ikke følger det almindelige gæsteprincip, hvor det er den part der forårsager flytningen, der skal betale flytteudgifterne.

Energinet vurderer, at lovens § 8, stk. 1 og 2, omkring betaling for ledningsarbejder bør slettes. Energinet lister seks lokaliteter, hvor de vurderer, at der er konflikt mellem deres el-anlæg og anlægsprojektet.

Forsvarsministeriet foreslår, at der i lovforslagets § 8, stk. 2 indarbejdes en undtagelse, hvor der er eksproprieret efter lov om ekspropriation i militært øjemed til forsvarsformål.

Enhedslisten Aalborg finder det uacceptabelt, at anlægsloven lægger op til, at flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren – og at omfanget af dette arbejde kan fastlægges ensidigt af Transportministeriet. EL Aalborg mener i stedet, at disse udgifter burde betales af de afsatte projektmidler

Transportministeriet bemærker, at høringsnotatet behandler ikke rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet. De vil blive behandlet i forbindelse med detailprojekteringen og anlægsprojektets gennemførelse. Transportministeriets bemærkninger er derfor alene af generel karakter.

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje og det ulovbestemte gæsteprincip.

Udgangspunktet er, at ledningsejer skal betale for nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med anlægsprojektet. Undtagelsen er, at hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission, jf. forslagens § 8, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden. Tilsvarende bestemmelser findes også i andre love fra Transportministeriet bl.a. i lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn.

Bestemmelserne har ikke til formål at ”låse” praksis på ledningsområdet. Praksis og fortolkning udvikler sig løbende, og det vil altid være den til hver tid gældende praksis på ledningsområdet, der anvendes i forbindelse med ledningsarbejder og betaling herfor. Dette er i overensstemmelse med Højesterets udtalelse i Cityring-dommen (2017.1536H), hvor



det udtales, at der ikke var grundlag for at antage, at lovgiver ville fastfryse indholdet af gæsteprincippet, som det var gældende for tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 7, stk. 5.

Gæsteprincippet regulerer således forholdet mellem grundejer og den ledningsejer, der har etableret et ledningsanlæg på grundejers ejendom. Gæsteprincippet finder ikke anvendelse, når der er sammenfald på ejerniveau (juridisk identitet) mellem grundejer og ledningsejer.

Anlægslovens § 8 har ikke til formål at regulere arbejder på ledninger, hvor der er sammenfald mellem grundejer og ejer af ledningsanlægget. Hvis der i forbindelse med anlægsprojektet identificeres ledninger, hvor der er juridisk identitet på ejerniveau mellem grundejer og ledningsejer, vil udgifter til et eventuelt ledningsarbejde skulle afholdes af anlægsmyndigheden. Når grundejer og ledningsejer derimod er to selvstændige juridiske enheder, vil udgifter til eventuelle ledningsarbejder skulle reguleres efter lovforslagets § 8. Det er Vejdirektoratets vurdering, at § 8 ikke er i strid med grundlovens § 73.

Det er desuden fastlagt ved retspraksis, at der ikke er sammenfald på ejerniveau, når et areal er ejet af en kommune, og ledningsanlægget er ejet af et forsyningsselskab. Efter lov nr. 469 af 12. juni 2009 om vandsektorens organisering og økonomiske forhold skal kommunernes myndighedssvar og drift af vand- og spildevandsforsyningen være adskilt, og forsyningsaktiviteterne er blevet udskilt i selskabsform. Efter selskabsudskillelsen er der ikke juridisk identitet mellem kommune og forsyningsselskab - sammenfaldet på ejerniveau er ophørt. Dette gælder også selvom en kommune måtte være eneejer af det pågældende forsyningsselskab. Vejdirektoratet henviser til Højesterets dom af 16. september 2016 (U.2017.75H) og senest til Østre Landsrets dom af 13. december 2021.

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet vil der være drøftelser mellem de enkelte ledningsejere og Vejdirektoratet, hvor rettigheder for alle relevante ledningsanlæg bliver klarlagt. Klarlæggelse af rettigheder er udgangspunktet for, om det er anlægsmyndighed eller ledningsejer, der har forpligtigelsen til at afholde udgifter til det nødvendige ledningsarbejde. Formålet er netop i samarbejde med ledningsejeren at undersøge og vurdere, om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Der er efter Transportministeriets opfattelse ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet i bekendtgørelse af lov om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (el-sikkerhedsloven). På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at anlægsloven bør indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet.



Det er Transportministeriets umiddelbare vurdering, at lovforslagets § 8, stk. 2, vil omfatte ledninger, hvortil der blev eksproprieret efter lov om ekspropriation i militært øjemed til forsvarsformål. Det fremgår af § 1 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, at lovens regler finder anvendelse ved ekspropriation vedrørende fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen er hjemlet ekspropriation til formålet.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til at ændre lovforslagets § 8.

Ledninger på søterritoriet

Aalborg Forsyning ønsker at få afdækket, hvem der er ansvarlig for udgifterne ved eventuel omlægning af forsyningsledningerne til Egholm. Der mangler ifølge forsyningen retspraksis vedr. gæsteprincippet for ledninger på søterritoriet.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet ikke har kendskab til, at der er taget stilling til retsstillingen for ledninger på søterritoriet i forhold til betaling for nødvendige arbejder i forbindelse med et projekt.

Statens højhedsret gælder på søterritoriet, og det følger heraf, at det kræver særlig tilladelse fra staten at anbringe faste anlæg på søterritoriet, herunder ledningsanlæg. Højhedsretten er bl.a. indført i kystbeskyttelsesloven, der i § 16 a, stk. 1, nr. 2, fastslår, at der på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse kun efter tilladelse fra miljøministeren (Kystdirektoratet under Naturstyrelsen) må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande. Det er i forhold til visse forsyningstyper Energistyrelsen, der har kompetencen til at give tilladelse til etablering af den pågældende forsyning på søterritoriet, hvilket gælder i forhold til rørledninger, hvori der fremføres olie, naturgas, fjernvarme samt i øvrigt ved etablering af elforsyning på alle spændingsniveauer, jf. vejledningen om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet. For så vidt angår betaling for udgifter til at sikre eller flytte ledningsanlæg vurderes det at være afgørende, hvad der fremgår om dette forhold i en eventuelt givet tilladelse til ledningsanlæggets etablering i sin tid sammenholdt med lovgivningen på dette tidspunkt.

Hvis der ikke heri er taget stilling til andet, lægger Transportministeriet til grund, at retsstillingen for den pågældende ledning i vand må svare til den, der gælder for ledninger, som er etableret på land under lignende omstændigheder. Det vurderes derfor også, at en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg i vandet, ikke kan modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget igen for egen regning, hvis statens råden over søterritoriet gør dette nødvendigt. Statens højhedsret



(rådighedsret) i forhold til søterritoriet indebærer, at staten generelt har adgang til at regulere forholdene og varetage det offentliges interesser på søterritoriet, hvorfor det i forhold til ledninger i vand - i lighed med, hvad der gælder for ledninger etableret på land - må være udgangspunktet, at ledningsejeren (med et rimeligt varsel) er forpligtet til for egen regning at gennemføre nødvendige ledningsarbejder, hvis statens udøvelse af rådighedsretten nødvendiggør sådanne arbejder. Som nævnt kan udgangspunktet fraviges i fastsatte regler, myndighedsafgørelse eller aftaler mellem staten og den pågældende ledningsejer.

Transportministeriet har derfor ikke imødekommet ønskerne om, at lovforslaget skal ændres til, at Vejdirektoratet skal betale for nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med projektet.

Tilrettelæggelse af nødvendige arbejder

Dansk Ledningsejer Forum (DLF) henviser til lovens § 9, stk. 1, og at der ved planlægning og etablering af anlægsprojekter altid skal tages størst muligt hensyn til nedgravede ledninger for at undgå unødvendige og kostelige ledningsflytninger og foreslår en proces for dette arbejde.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet er enig med DLF omkring forpligtelsen i lovens § 9, stk. 1.

Vejdirektoratet har allerede en proces i forbindelse med anlægsprojekterne, hvor ledningsejerne inddrages tidligt for sådanne drøftelser. Formålet for Vejdirektoratet er netop at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejeren undersøge og vurderer om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Transportministeriet henviser til den overordnede beskrivelse af ledningsarbejder i de almindelige bemærkninger pkt. 3.7.

Twister

Borgerbevægelsen henviser til, at § 10 ikke indeholder hjemmel til, at nogen kan træffe afgørelse. Bestemmelsen giver ikke mening.

Transportministeriet bemærker, at § 10 beklageligvis indeholder en tastefejl. Transportministeriet vil rette bestemmelsen, så der er korrekt henvisning til henholdsvis § 8 og § 9 i lovtæksten.



Støjisoleringsordning (lovforslagets § 11)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen og flere borgere bemærker, at forslaget § 11, stk. 1, om facadeisolering er for upræcis. Hvor når er man ”særlig støjramt”? Grænserne, der fremgår af lovbemærkningerne, er alt for højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ordningen om facadeisolering bør ikke kun gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået. Borgerbevægelsen mener, at lovforslaget ellers har uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.

Transportministeriet bemærker, at det er foreslået, at der etableres en støjisoleringsordning i overensstemmelse med Vejdirektoratets praksis for motorvejsprojektet og i henhold til ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”. Ordningen er en del af anlægsprojektet.

Grænserne for støjniveauet – og dermed udpegningen af boliger, der omfattes af ordningen – sker på grundlag af langvarig praksis for facadeisolering i forbindelse med vejstøj og Vejdirektoratets anlægsprojekter. Facadeisolering tilbydes med henblik på at forbedre de indendørs støjforhold i boligerne. Der ydes tilskud til helårsboliger med et støjniveau over 63 dB, da det er vurderet, at boligens indendørs støjniveau dermed vil overholde bygningsreglementets krav om Lden 33 dB indendørs pga. bygningens lydisolation ved 63 dB og derunder.

Transportministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at lovfæste ordningen, jf. afsnit 9.5.4 og de specielle bemærkninger til § 11. Fristerne i ordningen er fastsat på baggrund af Vejdirektoratets praksis og erfaring med lignende ordninger de sidste 15 år. Det er fortsat vurderingen, at fristen for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom, er rimelig.

Bemærkningerne giver ikke anledning til at lovforslagets § 11 ændres.

Finansiering (lovforslagets § 12)

Aalborg Kommune forudsætter, at der tilvejebringes lovhemmel til Aalborg Kommunes medfinansiering på 600 mio. kr., som det er beskrevet i Aftale om Infrastrukturplan 2035.



Flere borgere og foreninger, bl.a. Vestbyens Samråd og Egholms Venner, betvivler, om det er legalt, at Aalborg Kommune lover en medfinansiering af det statslige projekt på 600 mio. kr.

I flere høringsvar anføres det, at den 3. Limfjordsforbindelse i forvejen bliver en dyr løsning for Aalborg Kommune, som skal betale for diverse vejoplægninger. Derfor foreslås det, at lokalvejen og -broen til Egholm finansieres af staten.

Lars Rom Jensen anfører, at Vejdirektoratets anlægsoverslag mangler udgifter til 2,5 kilometer ekstra afskærmning ved Drastrup/Hasseris enge, håndtering af asbestforurening, sikring af de sårbare drikkevandsboringer ved Drastrup og Hvorup og CO₂-udledning under anlægsarbejdet. Hertil kommer risikoen for budgetoverskridelser/forsinkelser for anlægsarbejdet på grund af ekstrafundering som følge af den bløde underbund på det meste af strækningen.

Ellen Frydendal anfører, at lovforslaget mangler udgifter til lokalvejen til Egholm og til ændring af ledningsføringer. Udgifternes størrelse er ikke nævnt i lovudkastet, men har en betydelig størrelse. De samlede anlægsomkostningerne er derfor for lavt sat, dvs. politikerne føres bag lyset, når de skal tage stilling til udkastet til anlægsloven. Endvidere burde begge slags anlægsomkostninger have indgået i de samfundsmæssige beregninger, som Folketingets politikere har brugt som grundlag til deres tidligere beslutninger vedrørende en 3. Limfjordsforbindelse.

Kurt Poulsen håber/ønsker, at der ofres alle de kroner og al den viden, der skal til for at dæmpe støj fra motorvej E45 allerede nu, vent ikke til 3. Limfjordsforbindelse bygges.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet er enig med Aalborg Kommune i, at der skal tilvejebringes den fornødne lovhjemmel til kommunens medfinansiering på 600 mio. kr. Dette vil blive indarbejdet i lovforslaget.

Transportministeriet bemærker derudover, at Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har bedt Ankestyrelsen om at rejse en tilsynssag ift. Aalborg Kommune vedr. 2,5 mio. kr. til medfinansiering af miljøkonsekvensvurderingen og medfinansiering af lokalbroen, der overgår til kommunevej efter anlæg. Ministeriet afventer derfor Ankestyrelsens afgørelse.

Domstolsprøvelse (§ 13)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at der i § 13 mangler en angivelse af, hvem der er søgsmålsberettigede, og at stk. 2



ikke opfylder kravene i Århus-konventionen. Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom. Reglerne om fri proces tilgødeser ikke miljøfor- eninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces.

Transportministeriet bemærker, at efter Århus-konventionens arti- kel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af den nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlig- hed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/el- ler et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling el- ler undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen.

Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyt- telse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5. Dette afspejles i en række danske plan-, miljø- og naturbeskyttelseslove. Uanset, at det overordnede forslag til anlægslov ikke eksplicit fastsætter kredsen af søgsmålsberettede parter, gælder dansk lovs almindelige reg- ler ved fastsættelse af 'tilstrækkelig interesse', samt Århus-konventionens bestemmelser om søgsmålsret, herunder i lyset af lovtraditionerne på plan-, miljø- og naturbeskyttelsesområdet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af of- fentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have ad- gang til administrative eller retlige procedurer for at anfægte private per- soners og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forplig- telse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets alminde- lige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive forelø- bige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og ret- færdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Det er retten, der skal påse omkostningsniveau. Reglerne om retten til at opnå fri proces fremgår af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om fri proces (bekendtgørelse nr. 2124 af 25. november 2021 om fri proces) og Civilstyrelsens afgørelser i medfør heraf.



Lovens bemærkninger

De indkomne høringssvar, der vedrører lovbemærkningerne til anlægsloven, omfatter såvel redaktionelle ændringsforslag som overordnede kommentarer, kritik og forslag i forhold til lovmærkningernes afsnit og fokusområder. Flere borgeres redaktionelle ændringsforslag er søgt indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

Transportministeriets bemærkninger til øvrige høringssvar vedrørende lovbemærkningerne følger nedenfor i afsnitsrækkefølge.

Lovforslagets baggrund

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at det fremsatte forslag er frembragt på baggrund af en forudgående proces, hvor der i mere end 10 år ikke har været hjemmelsgrundlag for Vejdirektoratets aktiviteter og beslutninger vedr. 3. Limfjordsforbindelse. Der er tale om en væsentlig retlig mangel i den lovforberedende proces.

Borgerforeningen gør gældende, at der er alvorlige retlige mangler i processen (lovforberedende), der må medføre, at lovforslaget ikke kan realitetsbehandles, herunder at det manglende hjemmelsgrundlag knytter sig til:

- Vejdirektoratets kompetence til udarbejdelse af VVM-2011 og miljøkonsekvensrapport-2021
- Vejdirektoratets borgerhøringer i 2011 og 2021

Miljøministeriet bemærker, at der forventeligt vil blive offentliggjort nye vurderingen af målsatte overfladevandsområder og grundvandforekomsters tilstand ultimo 2025 og 2026, og at det forventeligt vil være nødvendigt at opdatere vurderingerne af påvirkningerne og overensstemmelse med vandplanlægningen i forbindelse med detailprojektering og ansøgninger om tilladelser efter f.eks. miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven. Miljøministeriet henviser til miljøvurderingslovens § 39 om kontinuitetsbrud (bortfald af en tilladelse der ikke er udnyttet inden 3 år efter, den er meddelt).

Transportministeriet bemærker, at anlægsprojekter, der vedtages i enkeltheder ved national særlov var formelt undtaget fra VVM-direktivets anvendelsesområde frem til maj 2016, jf. direktiv 2011/92 artikel 1, stk. 4. Rationalet bag undtagelsesbestemmelsen i Rådets Direktiv 85/335/EØF, artikel 1, stk. 5 og de senere VVM-direktiver var, at VVM-direktivets mål kunne nås gennem lovgivningsprocessen.



Anlægsprojekter var derimod ikke undtaget de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet. Både de indholdsmæssige krav og inddragelse af offentligheden skulle ske gennem VVM- og lovgivningsprocessen. Endelig var det et krav, at projektet vedtages i alle enkeltheder.

I praksis betød undtagelsen for projekter, der blev vedtaget ved anlægslov, at (det daværende) Transport- og Bygningsministeriums projekter, forud for anlægslovens vedtagelse, gennemgik en miljøkonsekvensvurdering, hvor offentligheden er blevet inddraget i processen i samme omfang, som hvis projekterne var omfattet af direktivet. VVM-direktivets indholdsmæssige krav er således blevet fulgt i praksis.

VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse blev påbegyndt af Nordjyllands Amt i 2005 og overgik senere til staten. I henhold til politisk aftale i 2009 om færdiggørelse af VVM-undersøgelsen, blev denne færdiggjort og fremlagt af Vejdirektoratet i 2011. VVM-undersøgelsen for 3. Limfjordsforbindelse fra 2011 blev således gennemført med henblik på at indgå som led i forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse i overensstemmelse med det dagældende VVM-direktiv.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EF (VVM-direktivet), som ændret Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EF af 16. april 2014 blev implementeret i vejlovens kap. 2 a (lov nr. 1520 af 27. december 2014) som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (implementering af VVM-direktiv) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (implementering/præcisering af VVM-direktiv).

Det fremgår af afsnit 3.5, at Finansloven for 2019 fastsatte, at der skulle gennemføres en opdatering af den miljøkonsekvensvurdering, som, suppleret med en konsolidering af trafikberegningerne fra 2014, udgjorde beslutningsgrundlaget (Trafikaftale af 24. juni 2014) for fastlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse i en linjeføring via Egholm.

Vejdirektoratet har i perioden 2019-2021 gennemført en opdatering af den ca. 10 år gamle VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Dette har udmøntet sig i en opdateret miljøkonsekvensvurdering af Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv., der er gennemført i henhold til vejlovens kap. 2 a. (miljøkonsekvensvurderingen) Hjemlen for Vejdirektoratet til at udfærdige en miljøkonsekvensrapport findes i vejlovens § 17 g.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse,



når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. En tidssvarende miljøvurderingsrapport og tilknyttede høringer bidrager derfor til et opdateret beslutningsgrundlag i forbindelse med stillingtagen til tilladelse jf. artikel 8 a, stk. 6 (direktiv 2014/52/EU), der fastslår, at miljøkonsekvensvurderingerne af et projekt skal være tidssvarende. Der er foretaget offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten for den 3. Limfjordsforbindelse i foråret 2021, der er sammenfattet i høringsnotatet fra august 2021.

Miljøvurderingsrapporten for den 3. Limfjordsforbindelse er således udarbejdet i overensstemmelse med miljøvurderingsprocessen, der indgår i vejlovens § 2 a.

Implementering af VVM-direktivet

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen påpeger vedrørende de generelle bemærkninger til afsnit 10.1, at VVM-direktivets er ikke implementeret rettidigt i forhold til den statslige vejplanlægning. Dette blev påtalt af EU-kommissionen ved "Åbningsskrivelse - traktatbrudssag nr. 2019/2221, dokument dateret 11. oktober 2019 (ref.nr. SG-Greffe (2019) D/14879; C(2019)6661 final)". Det hjemmelsgrundlag, der er tilvejebragt ved ændringslov, lov nr. 658 af 08/06/2016, og ændringslov nr. 434 af 16/3-2021, udgør formentlig den implementering af VVM-direktivet, som er påkrævet af EU-kommissionen i sin åbningsskrivelse. Hele processen frem til fremsættelse af forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse som Egholmmotorvej er således pågået i en periode, hvor Transportministeren såvel som Folketinget fuldt ud er bekendt med, at VVM-direktivet ikke var behørigt implementeret. Hvis Folketinget vedtager nærværende anlægslov på det foreliggende grundlag, vil Folketinget vedtage en anlægslov, der er frembragt efter en proces, hvor Folketingets forpligtelse efter traktaten til rettidig implementering af VVM-direktivet er åbenlyst tilsidesat.

Vedtagelsen af anlægsloven vil indebære, at der vedtages en anlægslov, hvor VVM-direktivets forpligtelser beviseligt er tilsidesat i forhold til borgerne og på bekostning af alle de hensyn der ligger til grund for VVM-direktivet.

Transportministeriet bemærker, at vejlovens kap. 2 a vedrørende miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg blev indsat i vejloven (lov nr. 1520 af 27. december 2014) ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven. De to ændringslove implementerer og præciserer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU (VVM-direktivet), som ændret Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april



2014 (under iagttagelse af EU-Kommissionens åbningskrivelse vedrørende traktatbrudssag nr. 2019/2221 om den danske implementering i miljøvurderingsloven)

Miljøkonsekvensrapporten, der indgår i det fremsatte lovforslag til anlægslov, er dermed tilvejebragt på baggrund af det nødvendige lovgivningsmæssige grundlag. Hverken forpligtelserne eller hensynene bag VVM-direktivet er blevet tilsidesat.

Transportministeriet kan derudover oplyse, at miljøvurderingsloven ikke finder anvendelse på statslige vejanlæg, og at miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg reguleres i vejlovens kap. 2 a. Der er en overordnet forpligtelse for anlægsmyndigheden til at sikre, at miljøkonsekvensrapporten og miljøvurderingerne er tidssvarende og retvisende i forhold til et konkret anlægsprojekt på godkendelsestidspunktet, jf. VVM-direktivets artikel 8a, stk. 6. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med vejlovens kap. 2 a.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov skal ske på grundlag af dækkende og tidssvarende vurderinger af et anlægsprojekts indvirkninger på og konsekvenser for miljøet, og følger den tilladelsesproces, der fremgår af VVM direktivet artikel 8a, stk. 3, der blandet andet forudsætter overholdelse af artikel 8a, stk. 6

Vejloven indeholder ikke bestemmelser om forældelse af tilladelser efter § 17 j.

I forbindelse med ekspropriation til anlægsprojektet indhentes tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven § 28, stk. 1, hvor kommunen vil skulle vurdere vandkvaliteten under inddragelse af de gældende vandplaner og målopfyldelse.

Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet først er implementeret på vejlovens område ved bkg. nr. 451 af 8. maj 2017 om administration af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter. Bekendtgørelsens trådte i kraft den 16/5-2017, men finder imidlertid ikke anvendelse på Egholmmotorvejen, jf. § 12, stk. 2. Borgerbevægelsen er af den opfattelse, at ingen af naturbeskyttelsesdirektiverne er iagttaget i nærværende proces. I 2021 udarbejdes ikke engang en konsekvensvurdering, men kun en væsentlighedsvurdering/screening. Også den mangler hjemmelsgrundlag.



Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen anfører desuden, at Borgerne har påpeget nye fejl i habitatvurderingerne vedr. bilag IV-arter og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området i miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Mere specifikt fremhæves, at anlægsprojektet vil have:

- Uacceptable biologiske konsekvenser for udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N15, H15 og F1 i strid med habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for udpegningsarter og fugle også uden for Natura 2000-området, hvor linjeføringen gennemskærer det faktiske levested i strid med fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for en række bilag IV-arter i strid med habitatdirektivets artikel 12 og 16.
- Uacceptable konsekvenser for den økologiske tilstand i Limfjorden i forhold til vandkvalitet og ålegræs. Fjorden er i forvejen i "dårlig økologisk tilstand" og i den vestlige og østlige ende endda i "ringe økologisk tilstand." Yderligere forringelse er i strid med vandrammedirektivet.

Transportministeriet bemærker, at bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, samt bekendtgørelse nr. 53 af 22. januar 2018 om ændring af bekendtgørelse 451 af 8. maj 2017, ikke finder anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

Miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse er udarbejdet i henhold til vejlovens kap. 2 a i overensstemmelse med princippet om one-stop-shop, dvs. hvor processen for miljøkonsekvensvurdering og processen for vurdering efter bestemmelser, som gennemfører habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er samordnet og indgår i fælles miljøvurderingsrapport.

Hvor Folketinget godkender et projekt ved anlægslov, træder loven i stedet for den administrative tilladelse. Det betyder, at anlægsprojektet herefter skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Der er i forbindelse med samordnet proces for konsekvensvurderinger foretaget en væsentlighedsvurdering iht. habitatdirektivets art. 6, stk. 3, og på baggrund heraf forudsætning om relevante afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlægsprojektet. Habitatdirektivets art. 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er ligeledes inddraget i vurderingen.



Der vil som allerede nævnt i andre dele af høringsnotatet bliver gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering, der udarbejdes som tillæg til miljøkonsekvensrapporten og sendes i offentlig høring i en 4 ugers periode.

Forholdet til anden lovgivning / EU-retten

Miljøministeriet kommenterer på beskrivelsen af anden lovgivning, herunder artsbeskyttelsen og habitatdirektivet og henviser til Lov om Energiø.

Miljøministeriet bemærker desuden, at der til sætningen ”Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt”, bør tilføjes ”hvor dette er foreneligt med relevant EU-lovgivning”, for at tydeliggøre, at denne vægtning af kriterier ikke påvirker f.eks. vurderingerne af afgørelsernes overensstemmelse med vandplanlægning efter de regler, der implementerer vandrammedirektivet.

Transportministeriet bemærker overordnet, at lovforslagets opbygning, herunder beskrivelse af forholdet til anden lovgivning, følger form og metodik for andre anlægslove på Transportministeriets område. Det fremgår direkte af bemærkningerne, at gennemgangen af anden lovgivning ikke er en udtømmende opregning af hvilken lovgivning, der finder anvendelse på projektet eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse. Vægten er lagt på de bestemmelser, der fraviges med lovforslaget.

Artsbeskyttelsen i dele af habitatdirektivets artikel 12, artikel 13 og artikel 16 implementeres ved anlægsloven. Anlægsloven implementerer ligeledes områdebeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, som også omfatter områdebeskyttelsen efter fuglebeskyttelsesdirektivet (udpegede fuglebeskyttelsesområder, der indgår i en række af Natura 2000-områderne), men ikke artsbeskyttelsen i fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5, der reguleres efter national lovgivning.

Afsnit 3.3.1.1 i lov om Energiø indeholder en meget omfattende beskrivelse af beskyttelsen af Natura 2000-områder og beskyttelse af arter og deres levesteder. Det fremgår af lovforslaget, at ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) bliver hverken direkte eller indirekte berørt af anlægsprojektet, og at det gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag vil blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget. På



den baggrund er det Transportministeriets vurdering, at det ikke er nødvendigt at gentage den omfattende beskrivelse fra lov om Energiø.

Beskrivelse af artsbeskyttelsen, herunder habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i afsnit 10.2, svarer til beskrivelsesniveauet i andre love fra Transportministeriet, senest lov om anlæg af Lynetteholm. Transportministeriet har dog præciseret afsnit 3.6.2 og 10.2, hvorefter beskrivelsen vurderes at være tilstrækkelig i forhold til det konkrete anlægsprojekt.

Transportministeriets anlægsprojekter projekteres og udføres naturligvis under iagttagelse af og i overensstemmelse med gældende bestemmelser og ved indhentning af de til enhver tid nødvendige tilladelser. Hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt, når kommunen træffer afgørelser efter bestemmelser, der indeholder skønsmæssige beføjelser. Dette indebærer naturligvis ikke, at relevant EU-lovgivning kan tilside-sættes – EU-lovgivning skal som del af dansk lovgivning eller som implementeret i dansk lovgivning iagttages, når kommunerne træffer afgørelse.

Klimamæssige påvirkninger

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet peger på, at konsekvenser for klimaet er behandlet både i kapitel 8 og kapitel 9.16, og foreslår, at teksten samles.

Helt konkret foreslås det, at følgende fakta og forklaringer fra kapitel 9.16 burde stå (eller også stå) i kapitel 8:

- At udledninger i anlægsfasen er helt overvejende knyttet til produktion af materiale
- Midlertidige CO₂-udledninger svarende til 2,1% af vejtransportens udledninger i 2018. Er det de 272.000 tons i kapitel 8?
- Effekten på trafikken/trafikarbejde: at motorvejen forventes at øge trafikarbejde lidt (?), men mest forventes at flytte kørsel fra den centrale del af Aalborg til motorvejen.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet har noteret forslaget.



Miljøkonsekvensvurdering

Miljø- og naturmæssige konsekvenser

En række høringssvar har fokus på miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, (§ 17 g, stk.1-4). I andre høringssvar problematiseres valgte beregnings- og opgørelsesmetoder, samt konkrete vurderinger af påvirkninger, herunder generelle og større risici og fare, der knyttes til anlægsprojektet (§ 17g, stk. 5–6). Endelig kommenterer nogle høringssvar på miljøkonsekvensrapportens kvalitet, herunder inddragelse af ekspertise og myndighedsinddragelse i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten (§17 g, stk. 7-8).

Flere borgere mener, at konsekvensbetegnelsen ”moderat” er anvendt mange steder i materialet, uden at Vejdirektoratet redegør for, at dette er en stor påvirkning – irreversibel lokalt – af natur og miljø. Flere opfatter dette som sproglig manipulation og mener på den baggrund, at materialet skal forkastes.

Mange borgere er bekymrede for, hvad anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil betyde for naturen og de arter, der lever i og ved motorvejstracéet – navnlig i Natura 2000-område nr. 15 vest for Egholm. Flere mener, at Natura 2000-området burde omfatte mere af Egholm, især af hensyn til den lysbugede knortegås.

Flere borgere mener, at Natura 2000-væsentlighedsvurderingen ikke opfylder kravene i habitatbekendtgørelsens § 6, og at Vejdirektoratet bør udarbejde en konsekvensvurdering, som også dækker andre områder end Natura 2000-område nr. 15, og som vurderer kumulative effekter af projektet.

Transportministeriet bemærker overordnet, at statslige vejprojekter, der vedtages ved anlægslov efter vejlovens § 17a, stk. 3, ikke er omfattet af reglerne i vejlovens kapitel 2 a om miljøkonsekvensvurdering (VVM). Miljøkonsekvensvurderingen for anlægsprojektet vedrørende 3. Limfjordsforbindelse er udarbejdet i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Miljøkonsekvensrapportens vurderinger af anlægsprojektets miljø- og naturmæssige konsekvenser indgår i lovbemærkningerne til anlægslovsforslaget, hvor der for hvert miljøtema er indsat beskrivelser af eksisterende forhold, konsekvenser i anlægs- og driftsfase, samt eventuelle afværgeforanstaltninger.

Vejdirektoratet har fortaget afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, samt fastlagt og udarbejdet det nærmere indhold. Vejdirektoratet har i



perioden 2019-2021 gennemført en opdatering af den 10 år gamle VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Dette har udmøntet sig i en opdateret miljøkonsekvensvurdering af Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv., der er gennemført i henhold til vejlovens kap. 2 a.

Vejdirektoratet har afgrænset miljøkonsekvensrapporten i henhold til lang erfaring med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger og inden for rammerne af gældende lovgivning. Videregående og nye undersøgelser mv. i anlægsfasen udgør derfor aktiviteter baseret på faglige vurderinger og fulgt praksis og er dermed ikke 'udskudte aktiviteter'.

De fastlagte rammebetingelser efter lovgivning og handleplaner på forskellige niveauer anvendes som referenceramme ved kortlægning, opgørelse og vurdering af projektets sandsynlige og væsentlige påvirkninger.

Specifikke opgørelser og vurderinger foretages på baggrund af fastsatte normer og grænseværdier med anvendelse af faglig-/ekspertbaseret viden og erfaring, samt viden om det omgivende miljø, der er formidlet i planer med målsætninger mm. De anvendte termer for angivelse af sandsynlig påvirkning vil i nogle tilfælde være overordnede kvantitative termer som eksempelvis 'moderat', mens påvirkninger i andre tilfælde angives kvalitativt eller kvantitativt mere specifikt.

Miljøkonsekvens- og naturkonsekvensvurderingsprocesserne for anlægsprojekt samordnes, og resultaterne heraf formidles i miljøkonsekvensrapporten med tydelig angivelse af, hvor resultaterne fra naturkonsekvensvurderingen indgår. Det fremgår af bekendtgørelse nr. 451 af 08/05 / 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01 2018 2018 ('one-stop-shop bekendtgørelse'), Principperne heri følges ved gennemførelse af konsekvensvurdering af anlægsprojekter, der vedtages ved lov

Den nævnte bekendtgørelse indeholder bl.a. bestemmelser om gennemførelsen af dele af EU-krav i Rådets direktiv 92/43/EØF som senest ændret ved Rådets direktiv 2006/105/EF (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/14/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

I Natura 2000-konsekvensvurderinger er der særlig fokus på levesteder for dyrearter og plantearter (såkaldte bilag IV-arter) samt levesteder for vilde fugle i området (udpegningsgrundlaget). Natura 2000-områder er reguleret i bekendtgørelse nr. 1595 af 06/12/2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen).



I lighed med habitatbekendtgørelsens bestemmelser i § 6, stk. 1, skal der i forbindelse efter one-stop-shop bekendtgørelsens § 1 a, jf. § 1c, foretages screening af anlægsprojektet i forhold til, om det kan have væsentlige virkning for Natura 2000-område, herunder i forhold til bevaringsmål-sætninger.

One-stop-shop bekendtgørelsens § 1 g fastlægger forbuds- og beskyttelsesregler for dyre- og plantearter, der forekommer i Danmark og er listet som bilag IV dyre- og plantearter (habitatdirektivet). De nævnte regler inddrages i forbindelse med Trafikstyrelsens stillingtagen i forbindelse med tilladelser, dispensation og godkendelse i forbindelse vejanlæg både i og uden for Natura 2000-områder.

Naturbeskyttelseslovens § 3 indeholder eksempelvis en generel forbudsregel for en række naturtyper, der er lokaliseret såvel i og uden for Natura 2000-områder.

I forbindelse med anlægslovsprojekter inddrages de fastlagte forbud, hensyn og processer, der er fastlagt i henhold til vej- og naturbeskyttelseslovgivning.

Af lovbemærkningerne i afsnit 9.7 om 'Natur på Land' fremgår det, at der indgår naturområder og vandløb, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 i anlægsprojektets undersøgelsesområde. Også fredsskovsarealer og levesteder for fredede arter (Annex IV dyre- og plantearter) er undersøgt. Der indgår i lovbemærkningernes afsnit 9.7.4 forudsatte afværgeforanstaltninger og afsnit 9.7.5 omfatter afværgeforanstaltninger for Annex IV arter Lignende undersøgelser og vurderinger er foretaget. I lovbemærkningernes afsnit 9.12 indgår lignende beskrivelser af eksisterende forhold, samt påvirkninger i anlægs- og driftsfasen for for marine pattedyr. Afsnit 9.13 vedrører fugle.

Den direkte beskyttelse af fugle og dyrearter og deres levesteder er fastlagt i bekendtgørelse nr. 521 af 25/03 2021 m fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse af lov nr 265 af 21/03/2019 om jagt- og vildtforvaltning (jagt og vildtforvaltningsloven). Alle vilde fugle er omfattet af forbuds- og beskyttelsesreglerne i artsfredningsbekendtgørelsen (§ 1, 1). Artsfredningsbekendtgørelse omfatter også dyrearter (§1, 2) og plante arter (§ 1,3) som er opført på bilag IV og til stede i Danmark, samt nationalt fredede dyre- og plantearter (§1, 4).

Artsfredningsbekendtgørelsen beskytter fugle- og dyrearter, deres levesteder, reder og æg jf. §4 og 10. Artsfredningsbekendtgørelsens § 6 fastlægger regler om beskæring af træer og buske i ynglesæsonen for dyre- og fuglearter. I Jagt og vildtforvaltningsloven § 6a og § 7 indgår beskyttelse



af fugle- og dyrearter og deres levesteder, herunder forbud mod forstyrrelse af arter, der kan have skadevirkninger for artspopulationer.

Beskyttelse af naturtyper, dyrearter, plantearter og vilde fugle skal således iagttages efter forskellige regelsæt. De forskellige regelsæt har indgået som ramme for miljøkonsekvensrapportens mange vurderinger af anlægsprojektets miljø- og naturmæssige konsekvenser i Natura 2000-område, andre beskyttede områder, samt i forbindelse med vurdering af specifikke levesteder for dyre-, plante- og fuglearter, samt marine dyre- og plantearter. Som nævnt vil der blive udarbejdet en Natura 2000-konsekvensvurdering som tillæg til miljøkonsekvensrapporten inden for rammerne af de ovenfor relevante regelsæt.

Flora og fauna

Miljøministeriet anfører, at tre fugle på udpegningsgrundlaget ikke er omfattet af Natura 2000-væsentlighedsvurderingen. Det drejer sig om fiskeørn, blå kærhøg og dværgterne.

Miljøministeriet vurderer, at en væsentlighedsvurdering ikke er tilstrækkelig, men at der bør laves en Natura 2000-konsekvensvurdering for følgende forhold:

- Det fremgår af væsentlighedsvurderingen, at gravearbejdet i Limfjorden syd for Egholm vil finde sted i perioden november til marts, da det vurderes at frigivelsen af næringsstoffer i forårs- og sommerperioden kan medføre opblomstring af fytoplankton (s. 44/33). Væsentlighedsvurderingen beskriver dette som en projektforudsætning. Med udgangspunkt i den eksisterende praksis omkring væsentlighedsvurderinger, er der efter Miljøstyrelsens opfattelse tale om en aktivitet, der har karakter af en afværgeforanstaltning, og at der derfor bør laves en konsekvensvurdering.
- Odder er på udpegningsgrundlag i N15 (omfatter vestlig del af Egholm). At der anlægges faunapassager under motorvejen på den østlige del af Egholm for at sikre, at Odder kan krydse vejen, anser Miljøministeriet for at være en afværgeforanstaltning.

Miljøministeriet peger på, at der ifølge miljøkonsekvensrapporten planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for odder og flagermus. Det, at undersøgelserne ikke er foretaget på forhånd, gør det svært at vurdere, om det kan afvises, at projektet vil skade yngle-/rastesteder for flagermus og odder. Det gør det ligeledes svært at vurdere om der på nuværende tidspunkt er foretaget de nødvendige besigtigelser og vurderinger, eller om nogle af disse kan udskydes. Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse vedrørende Baltic Pipe-projektet bemærket,



"...at habitatvejledningens omtale af muligheden for at udskyde en vurdering forudsætter, at bilag IV-hensynet varetages i forbindelse med efterfølgende tilladelser." (<https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8027f331-6db4-4b88-9876-e7e4767c19e9> . Herved kompenseres for tab af yngle- og rastesteder på længere sigt.

Miljøministeriet anfører, at der mangler en detaljeret beskrivelse af kvalitetselementets ålegræssets ift. miljømål og tilstand og påvirkningen heraf – og dermed overensstemmelse med vandplanlægningen.

I det selvstændige afsnit om overfladevand ift. vandområdeplaner (9.15 Overfladevand) beskrives alene den samlede økologiske tilstand, men ikke for kvalitetselementet ålegræs, som skal belyses. Der mangler derfor mere konkrete beskrivelser og vurderinger i forhold til vandplanlægning, svarende til niveauet for beskrivelser og vurderinger af N2000 områder og strengt beskyttede arter.

Danmarks Naturfredningsforening Aalborg (DN Aalborg) er positive over for de planlagte faunapassager, men mener ikke, at disse passager hindrer, at motorvejen vil fungere som barriere for pattedyr og padder, og at mange dyr vil blive trafikdræbte. DN Aalborg er også positive overfor, at man planlægger at genskabe ca. 86 ha natur, men mener ikke, at det rækker ved, at anlægsprojektet også medfører tab af natur permanent, herunder flere naturtyper, som ikke kan erstattes. DN Aalborg opfordrer til, at der fra projektstart laves en plan for, hvor erstatningsnatur placeres, herunder så etablering af erstatningsnatur kan begyndes, inden aktuelle naturområder påvirkes negativt af projektet. DN Aalborg ønsker sikkerhed for, at områder til erstatningsnatur bliver erhvervet samtidig med en vedtagelse af anlægslov og indskrevet i denne lov.

Geohav anfører, at miljøkonsekvensrapporten vurderes at være under forventeligt sagligt niveau, mangelfuld og ikke imødekommer de lovbundne formkrav fastsat jf. § 17 g i Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., VVM-direktivet og Miljøvurderingsloven; Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet og den påkrævede beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet mangler vurderinger på de kumulative effekter af asbestholdigt materiale deponeret i linjeføring og undersøgelseskorridor. Det er dokumenteret kendt viden, som har været udeladt af samtlige VVM-undersøgelser vedrørende 3. Limfjordsforbindelse.

Oluf Karlsen henviser til lovforslagets kapitel 9 Miljø og Naturmæssige konsekvenser, hvor der står, at " der vil blive etableret erstatningsnatur og andre kompenserende tiltag i anlægsfasen, når arealer inddrages permanent, vurderes det, at konsekvensen for de beskyttede bilag IV-arter ikke vil være væsentlig, og dermed at den økologiske funktionalitet for



arterne fortsat vil kunne opretholdes”. Men i miljøkonsekvensrapporten står der også, at man ikke kender padder og strandtussens påvirkning af støj. Disse dyr anvender lyde til at tiltrække hinanden under parringsperioden, og indflydelse af trafik støj er ikke kendt.

Dansk Ornitologisk Forening Nordjylland (DOF) har forståelse for behovet for en langsigtet løsning på de trafikale udfordringer men appellerer til, at linjeføringen tilpasses, så den er mindre skadelig for truede og sjældne fugle, og så den ikke skader muligheder for naturoplevelser nær Aalborg. DOF Nordjylland finder det uacceptabelt med en løsning, der væsentligt påvirker yngle- og rasteområder og mener, at dette kan undgås ved at vælge alternative løsninger.

Egholms Venner (EV) undrer sig over, at en beskyttet art som skestork, der, ifølge EV, ofte befinder sig i Nørredybet, ikke er nævnt i miljøkonsekvensrapporten.

Annette Roed Ottosen mener, at linjeføringen vil ødelægge flere beskyttede dyrearters levesteder, gennemskære et Natura2000-område og ødelægge store stilleområder for dyr og mennesker. Endvidere mener Annette Roed Ottosen, at Egholmforbindelsen er ulovlig ifølge EU's habitatsdirektiv.

Ingelise Tarber mener, at projektet er på kant med international lovgivning, herunder navnlig i relation til de udpegede Natura 2000-områder ved Egholmlinjen.

Flere borgere mener, at miljøkonsekvensrapporten indeholder adskillige graverende fejl, herunder at der ikke tages højde for bl.a. beskyttede arter såsom strandtudse og lysbuget knortegås på Egholm. Bl.a. Michael Fast mener, at der er mangler i redegørelsen for både flagermus- og strandtudsepopulation og habitat – både i anlægsloven og miljøkonsekvensrapporten. Lisbeth Gjørtz Fast er stærkt bekymret for projektets potentielle indvirkning på strandtudsens levebetingelser samt bestanden af lysbuget knortegås og påpeger, at der kun findes ca. 7.300 lysbugede knortegæs på verdensplan, heraf 80 % i Danmark – og af disse opholder 94 % sig periodevis i projektområdet.

Transportministeriet bemærker, at årsagen til at fiskeørn, blå kærhøg og dværgterne ikke er omfattet af Natura 2000-væsentlighedsvurderingen, er at Miljøministeriet i deres svar medtager de arter, der var foreslået fjernet fra udpegningsgrundlaget i de nyeste basisanalyser, på det tidspunkt hvor vurderingerne blev udarbejdet. Med de nye naturplaner, som pt. er i høring, er arterne tilbage på udpegningsgrundlaget, og de vil derfor indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.



Transportministeriet kan oplyse, at det er en projektforsudsætning, at gravearbejdet skal foregå i vintermånederne for at begrænse påvirkningen af ålegræs og frigivelse af næringsstoffer. Transportministeriet er enig i, at denne forudsætning vedrørende gravetidspunktet kan betragtes som en afværgeforanstaltning, og at der derfor skal udarbejdes en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Det er praksis at lave faunapassager langs vandløb og i øvrigt under motorveje for at mindske barriereeffekten. Da området er et fourageringsområde for odder, som er på udpegningsgrundlaget, kan anlæg af faunapassager, anses for at være en afværgeforanstaltning. Transportministeriet er enig i, at det understøtter behovet for en Natura 2000-konsekvensvurdering.

Transportministeriet kan oplyse, at det ikke er muligt at kortlægge alle træer for potentielle yngle- og rastesteder for flagermus i en miljøkonsekvensvurdering. Det vil først ske på et detailniveau, når det er planlagt hvilke træer der berøres, og hvilke træer der kan bevares. En kortlægning giver først mening, når man er tæt på starttidspunktet for anlægsarbejdet, idet nye yngle- og rastesteder kan opstå i perioden fra miljøkonsekvensrapporten er færdig til anlægsarbejdet igangsættes. For 3. Limfjordsforbindelse er der tale om en periode på ca. 4-6 år.

Der skal desuden foretages en veteranisering af større træer, inden egnede træer fældes. Det skal gøres af en aborist med erfaring med veteranisering. Dette udføres i starten af detailfasen, som starter ca. 2 år inden anlægsfasen.

Tilsvarende er gældende for odders yngle- og rastesteder, idet de kan opstå i perioden fra miljøkonsekvensrapporten er færdig til anlægsarbejdet igangsættes. De yderligere undersøgelser er derfor nødvendige for at sikre odderens yngle- og rasteområder bedst muligt.

Det er korrekt, at fragmenteret natur er en betydelig trussel for biodiversiteten. Ved etablering af 29 faunapassager imødekommes de dele af barriereeffekten, der påvirker små og mellemstore dyr (padder og de nævnte pattedyr). Der er ikke planer om faunabroer over motorvejen, men lavbroen over Østerådalen samt faunapassager langs Limfjordens sydkyst, på Egholms syd- og nordkyst, på Limfjordens nordkyst, langs Lindholm Å og på strækningen mellem Høvejen og Hvorup Mose er dimensioneret til passager af mellemstore pattedyr herunder rådyr.

I forbindelse med Naturpakke maj 2016 er mulighederne for at udvikle erstatningsnatur for de generelt beskyttede naturtyper og erstatningslevesteder for beskyttede arter belyst bl.a. baseret på en systematisk opsamling af danske erfaringer i forbindelse med større anlægsprojekter.



Erfaringerne, i forhold til erstatningsnatur for arter af dyr, er at erstatningsarealet skal have udviklet sig til den, eller de, naturtyper, som arten anvender i dens livscyklus og derfor etableres i god tid inden det oprindelige levested nedlægges. 'God tid' afhænger af artens mobilitet, spredningsveje, krav til levested og om der anvendes assisteret spredning. Særligt for strandtudse kan tilstanden af erstatningsnatur være velfungerende inden for 1-2 år. Der er desuden opnået betragtelig erfaring med etablering af erstatningsvandhuller for padder i Danmark. Samtidig er padderne den gruppe af beskyttede arter, hvor etablering af nye levesteder har vist de bedste resultater.

Biodiversitet handler om mangfoldighed i naturen. Biodiversitet kan måles som antallet af arter og naturens tilstand overvåges igennem et nationalt overvågningsprogram (NOVANA). Der findes ikke et egentligt samlet mål for biodiversiteten i et område. Det forventes ikke, at antallet af arter ændrer sig med anlæg af motorvejen, men at den enkelte art kan ændre antal og/eller tilstand særligt i forbindelse med arealinddragelse og forstyrrelser i anlægsfasen. Ved anlæg af relevant erstatningsnatur kan disse ændringer modvirkes.

Der er i miljøkonsekvensrapporten vurderet på den samlede konsekvens for naturen på baggrund af krav om etablering af erstatningsnatur/'kompensation for tab af naturområder' (afværgeforanstaltning).

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 "Natur på land" er projektets påvirkninger af strandtudse beskrevet og vurderet, herunder også påvirkninger fra trafikstøj. For at mindske en eventuel påvirkning fra trafikstøj på strandtudse i yngletiden skal kompensationsvandhuller for strandtudse anlægges langt fra vejanlægget for at minimere en mulig påvirkning fra trafikstøj.

Der kan utvivlsomt skabes bedre forhold for flora og fauna i de naturområder i kystlandskabet, der findes i Limfjords-oplandet, men det er ikke dette projekts formål eller opgave. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vurderes det, om der sker en væsentlig påvirkning af eksisterende flora og fauna pga. projektet, og der forudsættes etablering af afværgetiltag, hvis det er tilfældet. Den samlede konsekvens for naturværdierne vurderes på baggrund af gennemførte afværgetiltag. Den kystnatur, der bliver påvirket af projektet erstattes af opfyldning syd for Egholm, hvor der etableres et større område med erstatningsnatur i form af strandeng/strandoverdrevs-område.

Påvirkning af fugle, herunder lysbuget knortegås, er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 19 Fugle. Da udbredelsen af åle-



græs er stor i Nibe og Gjøl Bredning vurderes påvirkninger af fødegrundlag, og påvirkninger fra tab eller forringelse af fødesøgningsområder som begrænsede.

Påvirkning af lysbuget knortegås og øvrige fugle på udpegningsgrundlaget for N15 fremgår herudover af miljøkonsekvensrapportens kapitel 20 Natura 2000, samt af bilag 1 Natura 2000-væsentlighedsvurdering. Graveaktiviteter vil medføre sedimentspild i vintermånederne, hvor udpegningsgrundlagets trækfuglearter er til stede. Da der er tilstrækkeligt med fødemuligheder inden for Natura 2000-området for bl.a. planteædende arter som lysbuget knortegås, knopsvane, pibeand mv. vurderes det, at der ikke vil være påvirkninger af fuglenes fødegrundlag eller deres mulighed for at søge efter føde inden for Natura 2000-området, mens graveaktiviteterne foregår.

Rambøll har, på baggrund af VVM-undersøgelsen fra 2011 og ny viden indsamlet ved feltundersøgelser, samt videnskabelige rapporter og artikler, foretaget vurderinger af projektets påvirkninger af marin flora og fauna.

Det skal understreges, at det netop er forudsat i projektbeskrivelsen at udgravning til sænketunnelen foregår om vinteren af hensyn til ålegræsset. På den måde undgås påvirkninger fra sedimentspredning i vandsøjlen, som kan begrænse planternes vækst. Vurderingen fremgår af miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 Marin Bundflora, hvor det også er beskrevet, at det forudsættes, at der graves om vinteren.

I overensstemmelse med sædvanlig praksis i miljøvurderinger, er der foretaget lytning efter flagermus i udvalgte områder, hvilket fremgår af miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 Natur på land og bilag 2 Naturkortlægningsrapport. Der kan ikke lyttes intensivt i et så stort undersøgelsesområde, og derfor er der udvalgt områder, hvor motorvejstracéet krydser vigtige ledelinjer, som fx Lindholm Å og Østerå og ved Møholmsøerne syd for Limfjorden.

Habitatdirektivets bilag IV omfatter en lang række arter knyttet til det marine og terrestriske miljø. Ikke alle arterne er relevante at beskrive og vurdere i forbindelse med projektet. Flere af arterne er mere eller mindre almindelige i Danmark og vil kunne registreres uanset, hvor et motorvejprojekt placeres. Således findes arter af flagermus, hvoraf alle er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, overalt både i det åbne land og i byområder. Det er derfor ikke muligt at placere store tekniske anlæg i områder, hvor der ikke er arter på habitatdirektivets bilag IV.



Hav- og vandmiljø

Miljøministeriet har ved gennemgang af miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter Miljøministeriets vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den miljøkonsekvensrapport, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg.

Generelt vurderer Miljøministeriet, at der i miljøkonsekvensrapporten mangler mere konkrete vurderinger af udledninger af MFS, herunder eventuelle overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav. Hvis der forudsættes udledningstilladelser, der sikrer overholdelse af miljøkvalitetskrav for MFS og vurderinger af udledningernes forenelighed med vandplanlægning, skal dette fremgå, således at det er tydeligt, at der ikke er en endelig vurdering af det foreslåede projekts forenelighed med vandplanlægningen.

Der er endvidere ikke redegjort fyldestgørende for, om alle relevante stoffer (MFS) er medtaget i miljøkonsekvensrapportens beskrivelser og vurderinger, eksempelvis er oliestoffer nævnt overordnet, men der er ingen konkrete oplysninger om PAH-forbindelser i vejvandet.

Sammenfattende redegørelser for påvirkningernes konsekvenser for de målsatte vandløbs aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse mangler imidlertid i miljøkonsekvensrapporten, og det er derfor ikke umiddelbart muligt at konkludere, om der i denne sammenhæng faktisk er overensstemmelse mellem projektet og vandplanlægningen for de berørte målsatte vandløb.

Det gælder generelt, at beskrivelser og vurderinger af forholdet mellem påvirkninger af målsatte overfladevandsområder og vandplanlægningen skal afspejle en mere konkret tilgang for de enkelte kvalitetselementer og projektets betydning herfor. Projektet skal vurderes i forhold til indsatsbekendtgørelsens bestemmelser om, at tilstanden ikke må forringes og målopfyldelse ikke hindres.

Dette gælder for de enkelte kvalitetselementer, der beskriver den økologiske tilstand (rodfæstet vegetation, klorofyl, bundfauna og nationalt specifikke stoffer) og den kemiske tilstand (EU prioriterede stoffer), Disse vurderinger af projektet skal også afspejles i bemærkninger lovforslaget, idet der generelt er valgt et forholdsvis detaljeret og beskrivende niveau.

For vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak er der alene oplyst om tilstand, og der savnes oplysninger om miljømål, ligesom det er angivet for de målsatte vandløb og søer.



Bemærk, at i miljøkonsekvensrapporten for projektet skal der vurderes i forhold til ålegræs dybdeudbredelse og ikke kun den arealmæssige påvirkning, idet kvalitetselementets tilstand vurderes i forhold til udbredelse af dybdegrænsen for ålegræs/rodfæstede bundplanter.

Søren Liedtke Thorndahl anfører, at det mangler at blive belyst, hvordan langtidseffekterne af sedimentspredning vil påvirke fjordens bundflora og fauna og risiko for iltsvind. Søren Thorndal udtrykker især bekymring for ålegræsset i Natura 2000-området vest for Egholm og på knortegåsens rastepladser nord og øst for Egholm. Herudover belyses det ikke, hvordan området øst for Egholm og i Nørredybte vil påvirkes af sejlads på de lavvandede arealer i etableringsfasen og ved nedramning af spuns og pæle, mv. Da gennemstrømningen nord og øst om Egholm er lille, kan effekterne ved sedimentresuspension være betydelige for bundflora og – fauna.

Transportministeriet bemærker, at der har været en dialog mellem Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet omkring de kvalitetselementer, der indgår i tilstandsvurderingerne, herunder hvad der gemmer sig i begrebet 'tilstrækkelig beskrivelse og vurdering af påvirkning af de konkrete berørte vandforekomsters aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse'.

Transportministeriet kan oplyse, at der vil blive udarbejdet et supplement til miljøkonsekvensrapporten, og at der vil blive foretaget en ny offentlig høring over dette og Natura 2000-konsekvensvurderingen.

Sedimentspild og følgerne deraf er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 19 om påvirkninger af fugle, miljøkonsekvensrapportens kapitel 17 om påvirkninger af fisk og miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 om påvirkninger af marin bundflora. Påvirkning af vandområde 235 Nibe Bredning og Langeraks økologiske tilstand er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 21 Overfladevand.

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 4 Sediment, suspension og hydraulik er de hydrografiske forhold i Limfjorden beskrevet og det er vurderet, hvilken påvirkning etablering af en 3. Limfjordsforbindelse kan give anledning til. De helt fine sedimentfraktioner, som f.eks. ler, tager længst tid om at bundfældes. Som eksempel vil der i områder med f.eks. 2 m vanddybde gå ca. 1 dag før alt det organiske sediment er bundfældet (teoretisk estimat).

Som beskrevet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 14 Vandkvalitet opstår der sjældent iltsvind i de lavvandede områder af Limfjorden omkring Egholm. På den nærmest beliggende NOVANA målestation, VIB3711-00001 (Figur 14-1), hvor vanddybden er på ca. 10 meter, ligger målinger



af iltindholdet i bundvandet over 6 mg/l i løbet årene 2015-2020. Derfor vurderes iltsvind ikke at udgøre et problem for vandmiljøet omkring Egholm på grund af den lave vanddybde og den stærke strøm i sejlrenderne.

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 Marin Bundflora og miljøkonsekvensrapportens kapitel 16 Marin Bundfauna er påvirkning fra sedimentspredning på fjordens bundflora og bundfauna beskrevet og vurderet. Her er også vurderet på påvirkningernes varighed og den samlede konsekvens af sedimentspredning (tilførsel af sediment i vandsøjlen).

Der er foretaget feltundersøgelser af undervandsvegetation og bundfauna omkring Egholm, herunder også i N15. Som det fremgår af miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 Marin Bundflora, Figur 15-2, er der foretaget kortlægning af udbredelse og dækningsgrad af ålegræs og havgræs på flere transekter rundt om Egholm, herunder også i områder med naturtypen 1140. Kapitel 16 Marin Bundfauna, Figur 16-1, viser stationer, hvor der er indsamlet bundfaunaprøver, herunder også i områder med naturtypen 1140. Det er i projektbeskrivelsen forudsat, at inden anlægsarbejdet vedrørende etablering af broen over Nørredyb igangsættes, foretages en uddybning af Nørredyb, med det formål at reducere anlægsarbejdets og de færdige broers barriereeffekt og sikre at vandgennemstrømningen i Nørredyb opretholdes. Derfor vurderes det at vandgennemstrømningen opretholdes igennem projektet.

Grundvand og drikkevand

Miljøministeriet peger på, at anlægsprojektet primært går gennem områder med særlige drikkevandsinteresser, og at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der i forbindelse med detailprojekteringen vil blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.”

Miljøministeriet anfører, at miljøkonsekvensvurderingen mangler vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomsternes tilstand og deres mulighed for målopfyldelse.

Aalborg Forsyning mener, at der som erstatning for ”grundvandsskov” bør findes arealer til erstatningsskov i grundvandsdannende oplande, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen, og at der allerede på nuværende tidspunkt bør tages særlige hensyn til forsyningens anlæg og ledninger tæt på eller i berøring med motorvejsanlægget, hvis Vejdirektoratet vælger at pålægge vejbyggelinjer efter anlæg af motorvejen.



Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg og Aalborg Forsyning mener, at lovforslaget bør inkludere tinglyste dyrkningsdeklarationer til beskyttelse af drikkevand ved en vigtig kildeplads i Drastrup, og at tab af rådhedsindskrænkninger skal kompenseres, og at forsyningen bør sidestilles med grundejerne i området og indgå som part for de enkelte ejendomme på lige vilkår med grundejeren i drøftelserne af detailprojektering, forundersøgelser, monitoringsprojekter mv., eftersom rådighedsindskrænkningerne har en værdi, der i de fleste tilfælde overgår jordens værdi. Forsyningen oplyser, at Foreningen Grundvandssamarbejde Aalborg er påtaleberettiget på de tinglyste deklarerationer og dermed rette vedkomne i relation til rådighedsindskrænkninger.

Aalborg Forsyning mener, at forsyningen bør nævnes i lovforslaget under "Planforhold", og at opretholdelse af kloakeringsforhold, varmforsyning og forsyning af drikkevand er vigtige emner, der skal berøres under overskriften "Befolkning og menneskers sundhed". Aalborg Forsyning mener også, at forsyningen bør sidestilles med grundejerne i området, så der sikres bedre muligheder for at minimere påvirkninger af indvindingen, herunder drøftelser om tilslutningsanlæg (fastholdelse af krav om B-anlæg) og inddragelse i detailprojekteringsfasen.

Aalborg Forsyning støtter oprettelsen af et monitoringsprogram og mener, at det bør fremgå af lovforslaget, at forsyningen skal være part i og del af denne proces, samt skal inddrages meget tidligt i detailfasen.

Aalborg Vand A/S fastholder som tidligere angivet i hørings svar, at forsyningen gerne går i dialog med Vejdirektoratet, bl.a. om overvågning af mængden og kvaliteten af grundvand både i anlægs- og driftsfasen samt om udformningen af tilslutningsanlægget ved Ny Nibevej for at sikre, at tilslutningsanlægget udformes, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup beskyttes bedst muligt.

Ulla Rasmussen peger på, at der i lovforslaget er foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter. I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne. I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m.fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m.fl. 2001]. Ud over den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en



saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrøm 2005; Linde 2007].

Lisbeth Gjørtz Fast er stærkt bekymret for projektets potentielle indvirkning på drikke- og grundvand og mener, at der allerede i anlægsfasen, i forbindelse med grundvandssænkningen, vil forekomme påvirkninger af kvaliteten af den naturlige grundvandskemiske sammensætning, som bringer projektet i strid med de beskyttelseskrav der gælder for OSD-områderne.

Mange borgere er bekymret for både Aalborg og Nørresundbys drikkevand ift. en alvorlig forurening, idet linjeføringen går direkte hen over to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer, der indeholder ca. 1/3 af byens vandreservoirer. Et område, der i dag er pålagt strenge regulativer for netop at forhindre forurening.

Flere borgere mener, at Egholmlinjen vil medføre høj risiko for, at uønskede stoffer forurener grundvandsmagasiner og er af den grund negativt stemt over for lovforslaget, herunder ophævelsen af beskyttelsen af grundvandsmagasinet.

Transportministeriet bemærker, at der har været en dialog mellem Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet omkring de kvalitetselementer, der indgår i tilstandsvurderingerne, herunder hvad der gemmer sig i begrebet 'tilstrækkelig beskrivelse og vurdering af påvirkning af de konkrete berørte vandforekomsters aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse'.

Transportministeriet kan oplyse, at der vil blive udarbejdet et supplement til miljøkonsekvensrapporten, og at der vil blive foretaget en ny offentlig høring over dette og Natura 2000-konsekvensvurderingen.

Som angivet i miljøkonsekvensrapporten er grundvandsmagasinerne i Aalborg Kommune mange steder dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfremmede stoffer. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort, og der skal ved planlægning, udførelse og drift af motorvejen tages særlige forholdsregler for at undgå forureninger af grundvandet i motorvejstracéet. Tiltag til beskyttelse af grundvandet er derfor helt centralt for såvel anlægsfasen som for det færdige vejprojekt. Aalborg Kommune har løbende været inddraget i forhold til at beskytte drikkevandsboringer og kildepladser ved Drastrup og Lindholm vandværker, ligesom emnet er grundigt vurderet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 23 Geologi og grundvand.



Påvirkning af grundvandmagasinerne forventes primært at ske i anlægsfasen, hvor der skal foretages midlertidig grundvandssenkning i forbindelse med anlæg af bygværker. Da der er tale om midlertidig grundvandssenkning, vurderes ændringer i den naturlige vandkemi ikke at udgøre et væsentligt problem, men forholdet vurderes nærmere i detailplanlægningen. De midlertidige grundvandssænkninger forventes at foregå i de terrænnære grundvandsmagasiner, og der forventes ikke væsentlig påvirkning af de grundvandsmagasiner, der anvendes til indvinding af drikkevand.

For at sikre det bedst mulige grundlag for at afværge skade på grundvandet, kan der eksempelvis nedvibreres afskærende vægge (spuns) og arbejdes med reinfiltration, så grundvandssænkningens udbredelse minimeres og irreversible lokale ændringer af grundvandskemien, som følge af iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning, minimeres og begrænses til små lokale områder af magasinet. Herved undgås ændringer af de kemiske forhold i større områder af drikkevandsmagasinerne, som kan have betydning for indvindingen af drikkevand i området.

Vejdirektoratet har under udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen været i tæt dialog med Aalborg Kommune og vil under detailprojekteringen fortsat være i tæt dialog med kommunen, Aalborg Forsyning og berørte vandværker, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup og Lindholm beskyttes bedst muligt. Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at risikovurderingen foretages, og at der ved detailprojekteringen planlægges de nødvendige afværgetiltag og grundvandsovervågning til sikring af drikkevandsressourcen. Der forventes ikke, at der skal nedlægges almene drikkevandsboringer ved Drastrup og Lindholm kildepladser.

I miljøkonsekvensrapporten er konsekvensen af de naturlige grundvandskemiske forhold ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssenkning samlet set vurderet at være moderat, da der netop er behov for yderligere undersøgelser, så de nødvendige afværgeforanstaltninger kan indarbejdes, og risikoen minimeres.

Hvad forurening fra trafikken samt glatførebekæmpelse på den færdige motorvej angår, vil alt vejvand i de sårbare drikkevandsområder blive opsamlet i et lukket afvandingssystem, hvor det ledes via tætte regnvandsbassiner inden udledning til vandløb og andre recipienter. Risikoen for forurening i forbindelse med kraftige regnskyl er håndteret via indregning af klimafaktor ved dimensionering af motorvejens afvandingssystem. Evt. mindre vindsprøjt i forbindelse med kraftige regnskyl vurderes ikke at udgøre en væsentlig risiko for forurening af grundvandsressourcen. Dels fordi der vil være tale om lokale og kortvarige hændelser, hvor



mængde og omfang ikke er væsentlig set ift. drikkevandsressourcens omfang, dels fordi langt størsteparten af forurenende stoffer fra vejvand tilbageholdes i de øverste jordlag.

For at skåne følsomme vandløb over for påvirkninger fra vejsalt, anbefales det at øge anvendelse af alternativ glatførebekæmpelse. Det er ligeledes angivet i miljøkonsekvensrapporten, at Vejdirektoratet løbende arbejder på at nedsætte mængden af vejsalt på vejene. Det sker blandt andet ved saltlagespredning, GPS-styret spredning, bedre vejrprognoser til præventiv saltning, udvikling af strækningsprognoser til estimering af mængden af nødvendigt vejsalt baseret på trafik, udformning, vind og nedbør samt optimering af saltningen baseret på varmeafgivelsen fra trafikken til vejbelægningen.

I miljøkonsekvensrapporten vurderes påvirkningen af det omkringliggende miljø, ved spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i anlægsfasen, samlet set at være begrænset og meget lokal. Det forudsættes, at større spild håndteres i henhold til en beredskabsplan og i øvrigt forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet.

Til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder, og der kan også blive pålagt servitutter og byggelinjer, jf. afsnit 3.3 i lovbemærkningerne. Det fremgår af vejlovens § 98, stk. 2, at ved ekspropriation til erhvervelse af ejendomsret bortfalder alle rettigheder til det eksproprierede, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde. Erstatninger for ekspropriation udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

Klimapåvirkning

Kystbeskyttelse

Egholm Dige- og Pumpelag og Gitte Røndrup (medlem af laget) anfører, at påvirkningen af diger, afvandings- og pumpeanlæg på Egholm ikke er behandlet i forslag til anlægslov af en 3. Limfjordsforbindelse, hvilket anses som en stor fejl, da lagene holder øen vandfri ifbm højvande og/eller stormflod samt løbende afvander øen via pumpeanlæg.

Egholm Digelag og Egholm Pumpelag og Gitte Røndrup ønsker at blive hørt i forbindelse med de påtænkte foranstaltninger, idet lagene vurderer, at foranstaltningerne har væsentlig betydning for lagenes varetagelse af deres funktioner. Digelaget oplyser desuden, at man ikke er indstillet på uden videre at afgive sin råderet over digeanlægget og afvandingskanalerne og ønsker ikke at afgive delvis råderet. Digelaget ønsker desuden



ikke uden videre at acceptere, at tværsnitsarealet i Limfjorden formindskes uden en velunderbygget prognose for betydningen heraf for lagene samt fuldstændig erstatning for de ulemper, som lagene påføres. Endvidere mener Digelaget, at alle planlagte foranstaltninger skal forelægges Sammenslutningen af dige- og pumpelag i Nordjylland. Pumpelaget efterspørger en klar beskrivelse af, hvordan Vejdirektoratet planlægger, at afvandingsforholdene på Egholm sikres – både i etableringsfasen og sidenhen. Lagene mener ikke, at de nævnte problemstillinger i tilstrækkelig grad er inddraget i Vejdirektoratets overvejelser og ønsker at indgå i dialog herom.

Søren Liedtke Thorndahl mener, at der i lovforslaget er en mangelfuld stillingtagen til klimaforandringernes påvirkning af de tekniske anlæg. Der henvises til afklaring i detailfasen, men det vurderes, hvordan tilpasning til klimaforandringerne vil fordyre projektet, før lovforslaget vedtages. Klimaforandringerne vil over de kommende årtier medføre ændringer i nedbørs- og dermed overfladeafstrømningsforhold, stigning i havvandspejl samt ændringer i grundvandsspejl. Netop fordi den valgte linieføring placeres i lave og kystnære områder, er projektet udfordret af usikkerheden ved klimafremskrivningerne. I lovforslaget redegøres for tiltag ift. kraftigere og hyppigere nedbørshændelser samt klimasikring af Egholm-tunnelen ift. stormflod og havvandspejlsstigninger. Andre udfordringer foranlediget af et i fremtiden ændret klima skal først afklares i detailplanlægningsfasen - for eksempel omfanget af forbelastning på blødbund og grundvandssænkning. Det kan fordyre og forsinke projektet væsentligt, hvis der skal laves yderligere forbelastning på blødbund, grundvandssænkninger (midlertidige eller permanente), højvandssikringer mv. Alternativt, hvis der ikke dimensioneres tilstrækkeligt for fremtidige forhold, vil miljømæssige konsekvenser og skadesomkostninger ved fx sætningsskader, regnbetinget oversvømmelse, oversvømmelse pga. højtstående grundvand, stormfloder, kunne være betydelige. Det må være en forudsætning for projektets vedtagelse, at der laves en mere detaljeret risikovurdering ift. klimaforandringernes påvirkning af projektets økonomi.

Steffen Lervad Thomsen anfører, at miljøkonsekvensrapporten ikke belyser, hvordan ændrede strømningsforhold vil påvirke i ekstremesituationer - eksempelvis under stormflod. Kan etablering af sænketunnel samt landvinding syd for Egholm potentielt forværre stormfloder med øget frekvens og omfang af oversvømmelser på Egholm og kystnære områder langs fjorden som følge heraf? Herudover er der i strømningsanalysen ikke vurderet, hvordan klimaændringer og et globalt stigende havandspejl vil påvirke gennemstrømning og stormflodsrisiko. DMI forudsiger i deres klimaatlas en middelvandspejlsstigning i Limfjorden på ca. 50 cm i 2070-2100. Konsekvenserne for oversvømmelsesrisiko, iltsvind, gennemstrømning, bør belyses i udvalgte klimascenarier.



Carsten Jespersen er bekymret for det flade land syd og nord for Egholm og selve Egholm, som han forudser kommer mere eller mindre til at forsvinde ved vandstigninger om ca. 30 år, og om ikke andet så med hyppige oversvømmelser, og hans begrundelse for østforbindelse var, at her var landskabet betydeligt højere. Han henviser til artikel i Nordjyske Stiftstidende 8. december 2021, og spørger om det ikke giver anledning til at overveje, om forbindelsen er fremtidssikret.

Steffen Lervad Thomsen mener, at miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld, hvad angår klimaforandringer, ved kun at forholde sig til en kote +3,0 for Egholmtunnelen ift. havvandsstigning og til afledning af vejvand fra vejanlægget. Hvad angår havvandsstigning refereres der, i baggrundsrapporten Teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen til et teknisk notat dateret 8. september 2010 vedr. Designvandstand. Der er siden 2010 sket adskillige opdateringer af klimascenarier, der tyder på større vandstandsstigninger end forudsat i 2010. Ifølge Klimaatlas vil vandstanden i den østlige del af Limfjorden kunne stige til 1,80 m (svarende til en 20 års hændelse), en 50 års hændelse til 1,86 m og en 100-årshændelse til 1,90 m i perioden 2070-2100 RCP 8.5. Ved en vandstandsstigning på 1,8 m, vil det meste af Egholm blive oversvømmet og med sikkerhed i linjeføringen, og det samme gælder det meste af Hasseris Enge, hvilket vil kunne få store konsekvenser for vejanlægget i form af ustabilitet og erosion. De vurderinger er fejlagtigt ikke eksisterende i miljøkonsekvensrapporten eller i høringsgrundlaget for anlægsloven.

Hvad angår stigende grundvandsstand, som følge af klimforandringerne, vil Egholm, Hasseris Enge og Sofiendals Enge jf. (Klimatilpasning, KAMP) i værste fald have grundvand stående på terræn i 2070 (0 – 0,10 m over terræn), da områderne i forvejen er lavtliggende og kun kan opretholdes til brug for byudvikling / landbrug gennem massiv dræning. Hvad høj grundvandsstand har af betydning for stabiliteten af vejanlægget, fremgår heller ikke af miljøkonsekvensrapporten eller høringsgrundlaget for anlægsloven. Derfor bør anlægsloven ikke behandles af Folketinget, før konsekvenserne ved stigende havvands- og grundvandsstand for Egholmlinjen er tilvejebragt, vurderet og der er fastlagt afhjælpende foranstaltninger.

Kystdirektoratet bemærker overordnede, at det i forbindelse med anlægsloven bør overvejes, om der er behov for at kystbeskyttelseslovens § 3 også er omfattet. Det fremgår således af udkastet, at der skal foretages ændringen i eksisterende kystbeskyttelse.

Transportministeriet bemærker, at der i forbindelse med skitseprojektering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er taget højde for fremtidige havvandsstigninger, kraftigere og hyppigere nedbørshændel-



ser, idet afvandingen af motorvejen er dimensioneret hertil. Egholmtunnelen klimasikres eksempelvis ved at føre tunnelrampernes vægge og kørebaner op til 3,0 m over daglig vande i Limfjorden. På Egholm og de kystnære strækninger syd og nord for fjorden er motorvejen placeret på minimum 2,5 m høje dæmninger, hvilket betyder, at kørebanerne alle steder ligger mere end 2,5 m over dagligt vande i Limfjorden.

Egholmlinjen omfatter desuden etablering af et nyt kystdige på den sydlige del af Egholm, hvorved der skabes et nyt landområde bag ved diget. Kystdiget har til formål dels at afkorte tunnelens længde, dels at sikre området omkring tunnelportalen mod permanente oversvømmelser.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, ændres gennemstrømningstværsnittet i Limfjorden ikke ved gennemførelse af vejprojektet (hverken syd- eller nord for Egholm). Derfor vil der umiddelbart ikke opstå nogen tilbageholdelse af vandet, og digerne vil derfor ikke blive påvirket.

På strækninger hvor motorvejens linjeføring krydser et vandløb flere gange, søges vandløbene forlagt, så krydsning af motorvejen helt undgås. Dermed sikres motorvejen og vandløbene også ift. øgede vandmængder pga. klimaændringer. Vejdirektoratet vil under detailprojekteringen fastlægge de endelige dimensioner for alle større vandløbs- og faunapassager under hensyntagen til fremtidige klimaændringer, herunder øget nedbør og stigende grundvand, i samarbejde med Aalborg Kommune. Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være væsentlige miljøpåvirkninger som følge af oversvømmelser i driftsfasen.

Egholm dige- og pumpelag vil blive orienteret og inddraget i detailprojekteringsfasen. Til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder, og der kan også blive pålagt servitutter og byggelinjer, jf. afsnit 3.3 i lovbemærkningerne. Det fremgår af vejlovens § 98, stk. 2, at ved ekspropriation til erhvervelse af ejendomsret bortfalder alle rettigheder til det eksproprierede, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde. Erstatninger for ekspropriation udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.”

Kystbeskyttelse af landområder langs Limfjorden, herunder Egholm, ligger uden for anlægsprojektets rammer.

Kystdirektoratet har i mail af 25. oktober 2019, efter forespørgsel fra Vejdirektoratet om tunnelens placering og landopfyldning på sydsiden af Egholm, svaret følgende: ”Hvis I beskriver forholdet i en anlægslø, og i



ovrigt forholder jer til det miljømæssige i placeringen, vil det ikke være noget, Kystdirektoratet har bemærkninger til.”

Lovforslaget indeholder ikke en fravigelse af § 3 i kystbeskyttelsesloven. Hvis der i forbindelse med anlægsprojektet skal gennemføres kystbeskyttelsesforanstaltninger omfattet af den pågældende bestemmelse, skal der indhentes tilladelse. Det er derimod foreslået, at naturbeskyttelseslovens § 65 b, stk. 1, fraviges i lovforslaget, hvorfor der ikke skal indhentes dispensation til tilstandsændringer inden for strandbeskyttelseslinjen, jf. bemærkninger til naturbeskyttelse.

Jordforurening

Sundhedsmæssig påvirkning

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremhæver at asbestforurening i forbindelse med anlægsprojektet vil føre til: Uacceptable sundhedsmæssige risici for befolkningen i forhold til lungehindekræft ved indånding når anlægget påbegyndes på uoplyst grundlag med etablering midt i Dall, Aalborg og Nørresundbys gamle (uregistrerede) asbestdeponier på land, og når op hvirvlet asbestfibre fra fjordens sediment tørrer ud i strandkanten langs fjorden. Risikoen forsvinder ikke af, at deponiernes kendte eksistens afvises af Vejdirektoratet og Transportministeren. Uacceptable sundhedsmæssige risici for bughindekræft og testikelhindekræft ved synkning af asbest, når asbestfibre aflejret i fjordens sediment frigives til vandsøjlen og føres med strømmen til badeområderne bl.a. ved Egholm, Nørresundby strandpark, Friluftsbadet, og Aalborg Havnebad, eller optages i fødekæden i fisk, fugle og pattedyr.

Borgerbevægelsen mener, at for mange områder ikke blev forureningskortlagt i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten, herunder navnlig for asbest. Bevægelsen mener desuden, at der er fejl i beskrivelsen af miljøkonsekvenserne, herunder glemte asbestdeponier med tonsvis af asbestaffald, der bl.a. er bortskaffet som opfyld i søer og i fjorden med gradvis landindvinding til følge, som burde være beskrevet og vurderet i rapporten.

Syv medlemmer af Aalborg Byråd (SF, R, Ø) mener, at omfanget af asbestforekomster og deres placering bør afdækkes, og at der bør udarbejdes en plan for håndteringen af dette affald i anlægsperioden, inden en eventuel anlægslov fremlægges for Folketinget – herunder i særdeleshed vedrørende asbestforekomsterne i bunden af Limfjorden. Tilsvarende mener de syv byrådsmedlemmer, at der er behov for en afdækning vedrørende PFAS, som ikke er omfattet af miljøkonsekvensrapporten, samt en plan for håndtering af PFAS, inden en anlægslov eventuelt fremlægges



for Folketinget. Enhedslisten Aalborg føjer hertil, at hverken asbestforhold eller PFOS/PFAS håndteres i miljøkonsekvensrapporten, og at disse forhold bør afdækkes og planlægges, før der fremlægges et forslag til anlægslov i Folketinget.

Fremtidens Aalborg (FA) er bekymret for, at den planlagte linjeføring vil medføre store risici for miljøet, for de arbejdere, der skal udføre anlægsarbejdet, og for beboere i områderne. FA finder det i forlængelse heraf yderligere bekymrende, at transportministeren i et samråd i oktober 2021 omtaler en undersøgelse af asbestforekomster som noget, der kan ske efter en anlægslovs vedtagelse. I stedet anbefaler FA, at der foretages målinger af asbestniveauerne i det vestlige Aalborg i overensstemmelse med Miljøstyrelsens kriterier for at kortlægge problemets omfang.

Kano- og Kajakklubben Limfjorden ønsker en større sikkerhed for, at klubbens medlemmer fortsat kan færdes i farvandet uden sundhedsrisiko forårsaget af øget forurening ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Kano- og Kajakklubben mener i forlængelse heraf, at dette vil nødvendiggøre yderligere undersøgelser, før anlægsarbejderne igangsættes.

Nørholm Egenes Samråd samt Nørholm og Omegns Borgerforening savner dokumentation for projektets hensyntagen til asbestforhold og mener, at det er overvejende sandsynligt, at asbestfibre er spredt i et større område langs Limfjorden ved Aalborg, herunder hvor linjeføringen er planlagt til at krydse fjorden.

Mange borgere mener, at der bør laves en ny miljøkonsekvensrapport, som bedre medtager asbestproblematikken. Endvidere finder bl.a. Torben Knudsen, at det er stik imod hovedideen med en miljøkonsekvensrapport og muligvis lovstridigt, at transportministeren offentligt har udtalt, at forhold vedrørende asbest kan håndteres i projektperioden.

Flere borgere gør indsigelse mod anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. med den begrundelse, at forhold vedr. asbest og PFAS efter deres mening ikke er undersøgt tilstrækkeligt forud for anlægslovens fremlæggelse.

Oluf Karlsen anfører Kapitel 9.19.2: Om der er forekomster af asbest både i tunnelføringen og tilslutning/motorvejskryds og lavbro, bør foretages, inden projektet vedtages. En sådan undersøgelse skal være med i miljøkonsekvensrapporten og beskrive hvordan man vil flytte jord med asbest.

Søren Liedtke Thorndahl peger på, at der i lovforslaget henvises til, at eventuel jordforurening i linjeføringen skal afdækkes. Det er velkendt at



linjeføringen, både i Mølholm og i Lindholm, skal krydse gamle fyldpladsområder, som blandt andet har været brugt til asbestdeponi. I og med at omfanget af den nuværende forurening ikke er kortlagt, kan eventuelle oprensings- og afværgetiltag få betydelige miljømæssige og økonomiske konsekvenser for projekteret, som pt. er uafklaret og bør afklares før en vedtagelse.

Flere borgere anfører, at supplerende miljøkonsekvensvurderinger af den 3. Limfjordsforbindelse ikke kan vente til detailprojekteringen, hvor man allerede har besluttet sig for at gennemføre anlægsprojektet. Et deponi for asbestholdige materialer lige syd for Limfjorden er ikke medtaget i miljøkonsekvensrapporten, selvom det er netop her, en tunnel skal anlægges ud til øen Egholm ude i fjorden. En jordforureningsattest fra Region Nordjylland viser nemlig, at linjeføringen er blevet lagt igennem en godkendt fyldplads for et af de største nordjyske erhvervsulykker, Dansk Eternit Fabrik. Ifølge Vejdirektoratet vil man ikke forholde sig til den mulige forurening, før man tager fat på detailprojekteringen umiddelbart inden det egentlige anlægsarbejde. Men det er ifølge juraprofessor og forsker i miljøret på Københavns Universitet Peter Pagh i strid med EU-lovgivningen.

Transportministeriet bemærker, at i miljøkonsekvensvurderingen er der foretaget en omfattende vurdering af risikoen for at støde på asbestholdig jord eller anden forurening i forbindelse med anlægsarbejdet. Vurderingen er baseret på regionernes kortlægning af aktiviteter, der kan have forårsaget forurening på et givent areal (V1) eller dokumenteret forurening (V2). Hvis et areal ikke er kortlagt på trods af formodninger om asbest, så kan det skyldes, at der for nuværende ikke findes jordkvalitetskriterier for asbestindhold.

Som supplement til Region Nordjyllands kortlægning har Rambøll udført en systematisk gennemgang af historiske kort og luftfotos med henblik på at finde arealer i undersøgelseskorridoren, hvor der gennem tiden er sket ændringer i arealanvendelsen, hvilket kan indikere en eventuel opfyldning samt forurening. De historiske luftfotos kan ses på vores hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/miljoe/forurennet-jord>.

Region Nordjyllands nye V1 kortlægning af området syd for Limfjorden er baseret på en formodning om forurening med asbestholdigt materiale samt slam og er først blevet V1-kortlagt efter udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten for en 3. Limfjordsforbindelse. Som det fremgår af Region Nordjyllands skrivelse til Aalborg Kloak er der primært formodning om asbestforurening langs Limfjordens kyst og ved lergravene.



Miljøkonsekvensrapporten foreskriver allerede, at der for eventuelle forekomster af asbest eller forureninger i motorvejens tracé skal ske nærmere undersøgelser og håndteres i henhold til gældende regler. Det nye V1-kortlagte område vil blive håndteret på samme måde som de allerede beskrevne og potentielt forurenede områder, som fremgår i miljøkonsekvensrapporten. Der er således ingen begrundelse for en supplerende miljøvurdering på baggrund af den nye V1-kortlægning.

Det er helt normal procedure, at der først i detailfasen sker en undersøgelse af såvel V1-som V2-kortlagte arealer i vejens tracé ved en miljøteknisk graveundersøgelse. Vejdirektoratets miljørådgiver vil i detailfasen etablere søgerender for at finde udbredelsen på en eventuel forurening og også grave vertikalt for at undersøge, hvor dybt en eventuel forurening er udbredt. Der graves ned til intakte jordlag, og det opfyldte område tegnes ind på kort. Området opgraves senere af Vejdirektoratets entreprenør under miljø- og arbejdsmiljømæssigt tilsyn.

Ved fund af asbest eller asbestholdig jord skal såvel arbejdsmiljølovgivningen som miljøbeskyttelsesloven overholdes. Arbejdstilsynets retningslinjer for håndtering af asbest beskytter de arbejdere, som skal opgrave, transportere og deponere asbesten, mens miljøbeskyttelseslovens bestemmelser beskytter omgivelserne mod støvgener og spredning af asbest. Eventuelt asbestholdig jord skal bortskaffes i overensstemmelse med Aalborg Kommunes affaldsregulativ.

Det skal bemærkes, at håndtering af asbest er en kendt problematik på Vejdirektoratets større anlægsprojekter, idet der findes ikke-kortlagte eller ikke tidligere fundne forureninger af asbestholdige byggematerialer i forbindelse med nedrivning af ejendomme. Enten som byggematerialer på bygningen eller som opfyld under bygninger eller kørearealer. Dette håndteres som beskrevet ovenfor. Det skal nævnes, at der er almen oplysningspligt til kommunen, hvis Vejdirektoratets entreprenør støder på ikke-kortlagte eller ikke tidligere fundne forureninger i vejtracéet.

Vedrørende PFAS/PFOS har Aalborg kommune oplyst, at det alene er det gamle Civilforsvarsdepot på Gammel Hvorupvej 150, 9400 Nørresundby, der er beliggende tæt ved motorvejstracéet. Region Nordjylland har december 2021 foretaget en indledende forureningsundersøgelse, bl.a. for PFAS/PFOS, på denne lokalitet. I forbindelse med eventuelt gravearbejde i nærheden af denne eller andre lokaliteter forurenede med PFAS/PFOS, vil der i dialog med Aalborg Kommune blive taget hensyn til eventuel jord- og/eller grundvandforurening. Ligeledes vil der blive taget hensyn til eventuel grundvandforurening i forbindelse med eventuel grundvandssænkning m.m.



Øvrige kilder, ud over brandøvelsespladser, til PFAS-forurening herunder virksomheder, som har anvendt, eller stadig anvender, PFAS-stoffer i produktionen, rensierier, slamdepoter, lossepladser mv., er ikke kortlagt endnu. Dette arbejde pågår i samarbejde mellem Aalborg Kommune og Region Nordjylland.

Forbrug af råstoffer

Miljøministeriet påpeger, at i forhold til spørgsmålet om indvinding af råstoffer til brug for projektet skaber § 1, stk. 1, nr. 5, usikkerhed om, hvorvidt råstofindvindingsprojekter uden for selve anlægsprojektets område skal anses for en del af det samlede projekt i anlægslovens forstand eller, om råstofindvindingen falder uden for lovforslagets projektbegreb, og i stedet skal anses for et selvstændigt projekt, der afledes af anlægsprojektet. På det grundlag må det antages, at råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke er en del af anlægslovens projektbegreb. Det betyder ligeledes, at det må antages, at fravigelse af dispensationskrav efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, ikke gælder i forbindelse med en tilladelse fra regionen til råstofindvinding til brug for projektet i tilfælde af, at der skal etableres et nyt graveområde med henblik på at forsyne anlægsprojektet med råstoffer.

Transportministeriet bemærker, at anlægslovens anvendelsesområde ikke er afgrænset geografisk. Anvendelsesområdet er aktivitetsrelateret (funktionelt), idet loven finder anvendelse på udførelsen af det pågældende statslige anlægsprojekt. Formuleringen i § 1, nr. 5, udgør bemyndigelsen for Transportministeren til at foretage de dispositioner, som er nødvendige for at det samlede anlægsprojekt, jf. § 1, nr. 1-4, kan gennemføres. Dette er i overensstemmelse med Transportministeriets praksis for anlægslove. Tilsvarende formulering anvendes i lov om anlæg af en jernbane over Vestfyn. Bemyndigelserne i lovforslagets § 1 indebærer, at ministeren direkte med hjemmel i anlægsloven kan gennemføre og udføre de fysiske indgreb i naturen, som er en forudsætning for det ved loven tilladte anlægsprojekt.

Råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse falder uden for lovforslagets projektbegreb og skal i stedet anses for et selvstændigt projekt, der afledes af anlægsprojektet. Det betyder ligeledes, at fravigelse af dispensationskrav efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, ikke gælder i forbindelse med en tilladelse fra regionen til råstofindvinding til brug for projektet i tilfælde af, at der skal etableres et nyt graveområde med henblik på at kunne forsyne anlægsprojektet med råstoffer.



Geotekniske forhold

Gitte Rønstrup anfører, at de geotekniske målinger ift. etableringsproblemer og ikke mindst -omkostninger ved foreslået motorvejsanlæg over Egholm er mangelfulde.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet i april 2020 har udført to geotekniske borer på Egholm. En boring er placeret på sydsiden af øen og den anden boring på nordøstsiden af Egholm. Begge borer er placeret i traceet af den planlagte motorvej. Begge borer er ført 12 meter under eksisterende terræn og har i øvrigt også haft til formål at belyse funderingsforholdene for de kommende bygværker.

I forbindelse med udarbejdelsen af den geotekniske rapport, som indgår i miljøkonsekvensvurderingen, er der ud over data fra borekampagnen i 2020 generelt inddraget oplysninger fra tidligere udførte borer, ligesom der er udført kortstudie af blandt andet høje målebordsblad samt geologisk overflade-karteringskort.

På Egholm er de tidligere udførte borer placeret i en afstand af mere end 300 meter fra motorvejens trace, hvorfor det er valgt at arbejde videre med borerne fra 2020 i opdateringsarbejdet, da de nye borer vurderes mere retvisende for bundforholdene i traceet. De nye borer viser i øvrigt til orientering bundforhold, der er sammenlignelige med de tidligere udførte borer.

Støjforhold

I mange høringssvar udtrykkes bekymring om støjpåvirkningen fra motorvejen, herunder at et stort antal borgere, der i dag ikke er belastet af sundhedsskadelig støj, vil blive udsat for sundhedsskadelig støj i deres hjem og nære omgivelser. Det anføres, at støjpåvirkning øger risikoen for bl.a. hjertekarsygdomme, kræft, diabetes og demens - og indlæringsvanskeligheder hos børn.

Beboerne i Lindholm og omegn er nervøse for fejlberedning af støj i materialet vedrørende den 3. Limfjordsforbindelse. Det drejer sig om Lindholm området, hvor der nu er ført en jernbane ud til lufthavnen. Denne jernbane skal motorvejen krydse over i mange meters højde. Det bevirker at lyden ikke har modstand og ikke dæmpes, men presses af vestenvinden op ad bakken mod udkanten af Lindholm by og kulturarven Lindholm Høje. Ændringen af Thisted Landevej i forbindelse med jernbanen og viadukten over den, har ændret støjmængden markant med mere støj.

Hasseris Grundejerforening (HG) finder det misvisende, grænsende til manipulerende, at redegørelsen kun viser støj 1 km fra motorvejen. HG



undrer sig desuden over, at Vejdirektoratet ikke anvender direktoratets egen rapport ”Støjgener fra byveje og motorveje” frem for at henvise til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. HG mener endvidere, at danske projekter om nye motorveje bør anvende WHO’s anbefalinger om, at støj fra vejtrafik holdes under 53 dB.

Henrik Sakstrup kritiserer støjberegningerne i miljøkonsekvensrapporten og henstiller til at Folketinget langs nyetablerede motorveje indfører en grænseværdi på 52 dB (beskrevet i teknisk notat udført af FORCE for Miljøstyrelsen) eller på 53 dB, som anbefalet af WHO. Der ønskes også nye støjberegninger, der tager udgangspunkt i vejens maksimale trafikkapacitet og fremherskende vindretning.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen fremhæver, at der vil komme en uacceptabel stigning i sundhedsskadelig og stærkt generende udendørs støj for et ubelyst men meget stort antal borgere (indgår ikke i materialet).

Foreningen Søholt frygter for projektets betydning for bl.a. turisme og naturforhold og oplyser, at man jf. miljøkonsekvensrapporten er placeret i den beregnede støjbelastningszone, men alligevel ikke indregnes i materialet som støjbelastede boliger.

Flere finder det groft misvisende, at miljøkonsekvensrapporten angiver SBT til 107, hvis ikke motorvejen bygges, og 82 hvis den bygges, fordi denne beregning medtager opsætning af en ekstra støjskærm placeret på E45 ud for Dall. Flere mener, at denne støjskærm bør etableres uanset valg af linjeføring for en Limfjordsforbindelse og derfor ikke bør regnes med i beregningerne.

Annette Roed Ottosen mener, at myndighederne i Danmark ikke tager støjs sundhedsskadelige virkninger tilstrækkeligt alvorligt og oplever, at Aalborg Kommune ved henvendelser henviser til Vejdirektoratet eller transportministeren, som igen henviser til Aalborg Kommune.

Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces mener, at der i fremtiden bør bruges betydeligt flere penge på at støjdampe eksisterende veje, og at der indtil da ikke bør anlægges flere motorveje. Borgerbevægelsen mener hertil, at WHO’s støjgrænse på 53 dB skal indarbejdes i dansk lovgivning.

76 husstande i Drastrup finder det stærkt kritisabelt, at Vejdirektoratet ikke benytter WHO’s støjgrænse på 53 dB og fremhæver, at støjgener kan være værre i virkeligheden end på papiret, bl.a. hvis støjberegninger er gennemsnitsberegninger i løbet af døgnet.



Miljøministeriet bemærker, at i afsnit 9.5 bør antallet af støjbelastede boliger i driftsfasen som følge af projektet beskrives ligesom reduktionen af antal støjbelastede boliger som følge af de anførte afværgeforanstaltninger. Desuden bør det beskrives hvor høje støjbelastninger, der kan blive tale om, evt. som antal støjbelastede boliger opgjort i 5 dB intervaller.

Transportministeriet bemærker, at kritikpunkterne til støjberegningerne og henvisning til WHO's anbefalinger om 53 dB alle er adresseret i Vejdirektoratets høringsnotat til opdateringen af VVM-undersøgelsen fra august 2021: *Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen (3. Limfjordsforbindelse), Høringsnotat*. I kapitel 9 behandles påvirkninger på landskab og visuelle forhold, og den planlagte støjafskærmning (ca. 5 km støjskærm) er nævnt i tabel 9-15.

Det skal bemærkes, at Vejdirektoratet løbende arbejder med at indhente ny viden om støj, som bl.a. omfatter støjgener fra motorveje og byveje. Men i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet må direktoratet forholde sig til de gældende grænseværdier, som er fastsat af Miljøstyrelsen. I projektet er der arbejdet på at reducere støjen mest muligt for naboerne langs den nye motorvej, herunder borgerne i Dall Villaby. Det betyder, at der vil blive opsat en støjskærm langs E45. Det er klart, at skærmen har det største effekt, når vinden kommer fra øst, men beregningerne af skærmens effekt er baseret på vejrdata, hvor vinden hyppigst blæser fra vest.

Støjberegningerne i miljøkonsekvensrapporten er der gennemført på baggrund af en national støjberegningsmetode og med de støjindikatorer, som er fastlagt i EU. Europæiske og danske undersøgelser viser, at der er god sammenhæng mellem støjens gennemsnitsniveauer og de støjgener, som vejens naboer oplever. De kendte sammenhænge mellem vejstøj og helbredseffekter er også knyttet til støjens gennemsnitsværdier.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er gennemført nye trafikberegninger med Landstrafikmodellen, og trafikken i støjberegningerne er yderligere fremskrevet til 2040, hvilket er i tråd med Miljøstyrelsens anbefalinger, når der planlægges nye veje.

Det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet, og derfor henholder Vejdirektoratet sig til styrelsens anbefalinger, hvor den vejledende grænseværdi for boliger er 58 dB.

Vejdirektoratet anvender beregningsmodellen Nord2000, som er en meget præcis beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægning, hastighed, vejrforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning fra for eksempel bygninger. Beregningsmodellen bygger på konkrete støjmålinger af køretøjer, der bl.a. er foretaget i



Danmark. På denne baggrund kan modellen beregne udbredelsen af støjen i konkrete situationer.

Vejrforholdene indgår i støjberegningsmodellen. I Danmark blæser vinden hyppigere fra V og SV end fra Ø og NØ. Disse forhold er indregnet i modellen, når støjen beregnes. Det kan ikke afvises, at lokale vejrforhold i f.eks. Aalborg vil afvige fra de gennemsnitlige vejrforhold, der anvendes i beregningsmodellen. Det vurderes dog ikke at ændre på den vurdering af støjforholdene, som er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og de relative ændringer, der sker i forhold til referencescenariet.

Motorvejens placering i terrænet og støjens udbredelse over forskellige typer terræn indgår også i støjberegningerne. Det er medregnet, at motorvejen kommer til at ligge højt, når den føres over jernbanen til Aalborg Lufthavn, og at støjen udbredes over hårdt terræn, når Limfjorden passerer på en lavbro. Muligheder for at grave motorvejen ned gennem Hasserris Enge har også været vurderet, men er blevet fravalgt grundet det flade terræn og højtliggende grundvandsspejl.

Det fremgår af støjberegningerne at der vil være godt 2.600 boliger, som vil opleve ændringer i støjen i det vestlige Aalborg, hvoraf størstedelen vil få en forøgelse af støjen. Omkring 1.200 boliger vil opleve forøgelser af støjen på mere end 6 dB. Desuden vil der være ca. 1.500 af disse boliger, der ligger i intervallet 53-58 dB. Det skal sammenholdes med at der i referencesituationen vil være ca. 300 boliger i intervallet 53-58 dB. De fleste af disse boliger vil være beliggende i Hasserris og Sofiendal enge.

Det fremgår ikke, hvordan Henrik Sakstrup når frem til, at 23.000 boliger vil blive påvirket af støj fra en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Konkrete forslag om støjreducerende tiltag findes i afsnittet *Konkrete ændringsforslag og bemærkninger til anlægsprojektet*.

Ejendomsforhold

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen påpeger, at der vil forekomme uacceptabelt tab af materielle goder i form af økonomiske konsekvenser for nærliggende ejendommen, der bliver usælgelige, umulige at belåne, eller må sælges langt under nuværende ejendomspris. Det er Aalborgs nuværende dyreste kvarterer. Hvor skal borgere, der hidtil har værdsat rolige boligområder, bosætte sig herefter?

Hærvejsmotorvej NEJ TAK mener, at alle grundejere, der fremover vil få en støjbelastning over 53 dB, bør få tilbud om totalekspropriation.



Erik Mosegaard Pedersen oplyser, at hvis lovforslaget vedtages, vil opdelingen af hans landbrugsejendom i tre nogenlunde lige store stykker med store omveje fra hovedlodden til de to andre lodder betyde, at han ikke ser nogen fremtid for ejendommen som produktionslandbrug. Han vil derfor enten anmode om totalekspropriation eller alternativt være åben for at afstå ejendommen til jordfordeling.

Transportministeriet bemærker, at de af borgerbevægelsen og Erik Mosegaard Pedersen nævnte forhold er behandlet i høringsnotatet vedrørende miljøkonsekvensrapporten for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, som er vedlagt lovforslaget.

Synspunktet fra Hærvejsmotorvej NEJ TAK er taget til efterretning, men indgår p.t. ikke i planlægningen af statslige vejprojekter.

Rekreative forhold

DN Aalborg, Sammenslutningen af Danske småøer, Gitte Røndrup m.fl. peger på, at motorvejen få stor betydning for Egholm som turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, vil ikke længere være til stede efter etableringen af anlægsprojektet. Konsekvensen for Egholm som turistdestination vurderes derfor at være væsentlig. DN Aalborg peger endvidere på, at det også er vigtigt at medregne de tabte naturmuligheder, som øen for altid vil miste ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

DN Aalborg anfører, at Egholm vil have svært ved at være et attraktivt mål for naturoplevelser i anlægsfasen. Støj, støv, lyspåvirkning og blokerede stier vil hindre de oplevelser af stilhed og natur, som øen ellers kan byde på.

Vestbyens Samråd og flere andre mener, at de grønne og de rekreative områder bliver trængt ved anlæg af en motorvej, herunder af støj og øget trængsel og forurening. Konkret frygter beboerne i området fra Jernbanebroen til Mølholm, at motorvej vil ødelægge adgangen til fjorden.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen og Vestbyens Samråd anfører, at en 3. Limfjordsforbindelse vil medføre tab af rekreative arealer på land og til vands, der benyttes af byens borgere og de mange foreninger, der er navnlig knyttet til de vestlige bydele. Problemet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet fortier eksistensen af de mange foreninger i området.



Kano- og Kajakklubben Limfjorden finder det mangelfuldt, at de mere end en halv snes vandsportsklubber, som findes i det vestlige Aalborg/Nørresundby ikke indgår i miljøkonsekvensrapportens oversigt over rekreative interesser i området. Samtidig ønsker klubben at få oplyst, om og i givet fald i hvilket omfang der vil komme restriktioner på medlemmernes adgang til at ro i farvandet nord for Egholm samt Lindholm – både under og efter anlægsperioden.

Oluf Karlsen anfører, at lovforslaget mangler en beskrivelse af hvad konsekvensen er af tab af de nærrekreative områder vil få af betydning. De nærrekreative områder på land eller fjorden er i dag meget stille områder, som i den grad vil blive støjramt. Der mangler beskrivelse af det omfang, hvad det er af miljøkonsekvens for de mange sejlkubber, kajak+kano klubber osv. Det må have en miljøkonsekvens og også en samfundsøkonomisk konsekvens i form af sygdomme relateret til støj og manglende stille rekreative områder.

Transportministeriet bemærker, at det desværre ikke kan undgås, at en 3. Limfjordsforbindelse vil have en betydning for Egholms værdi som rekreativt bynært område og turistdestination, da motorvejen vil medføre et betydeligt teknisk præg i det ellers uforstyrrede område. Generelt vil motorvejen medføre en påvirkning af de rekreative områder i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen fra støj være betydelig, da der vil ske en markant stigning i støjniveauet, ligesom motorvejsstøjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som findes i forvejen. Vurderingerne af de enkelte rekreative områder kan findes i tabel 11-1, s. 202 og tabel 11-6, s. 220 i miljøkonsekvensrapporten.

Landskabelige forhold

Aalborg Stift konstaterer, at den planlagte linjeføring føres over E45 ca. 400 meter syd for Dall Kirke. Ud fra dette, er det Aalborg Stifts vurdering, at Dall Kirkes synlighed i landskabet opretholdes. Ligeledes nævnes det, at der planlægges for opsætning af støjskærme, for at reducere påvirkningen af Dall Kirke.

Aalborg Stift skal understrege, at opsætning af støjskærme kan udgøre en visuel barriere i landskabet og få betydning for indkigget til Dall Kirke. Ligeledes er det vigtigt at sikre, at den fjernbeskyttelseszone, der er beliggende omkring Dall Kirke efterleves og opretholdes, og at planlægningen, udformningen og materialevalget af støjskærmene, sker i tæt samarbejde med de kirkelige myndigheder.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen påpeger, at uacceptabelt tab af kulturarv og landskab vil forekomme, herunder at øen Egholm landfæstets, Lindholm Høje skamferes, Østerådalen gennemskæres af



endnu et motorvejsanlæg og det flade havbundslandskab syd for fjorden ødelægges af et enormt byggeri på betonsøjler med lygtepæls-belysning.

Danmarks Naturfredningsforening Aalborg (DN Aalborg) mener, at projektet vil have store visuelle konsekvenser og fremhæver specifikt dalbroen over Østerådalen, linjeføringen over Egholm samt motorvejens generelle forløb på dæmning over terrænet og med støjværn. DN Aalborg mener, at afværgeforanstaltninger aldrig vil kunne dække den visuelle ødelæggende effekt på oplevelsen af naturen i området.

Kaj A. Jørgensen mener, at der flere steder i materialet mangler ordentlige visualiseringer, og at dette må betegnes som en alvorlig mangel ved miljøkonsekvensrapporten.

Transportministeriet bemærker, at det fremgår af høringsnotatet vedrørende miljøkonsekvensrapporten, at anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vil få betydning for den visuelle oplevelse, da der er tale om et markant anlæg, som flere steder forløber gennem forholdsvist uforstyrrede områder.

Hvad angår visualiseringerne, så er fotostandpunkterne udvalgt med fokus på at vise projektet fra områder, hvor der enten bor eller færdes mennesker, og derudover har der været fokus på at påvirkningerne af sårbare landskaber illustreres fra forskellige vinkler og fra punkter fordelt på strækningen. Visualiseringerne viser derfor ikke hele projektet.

Bemærkningen fra Aalborg Stift er noteret.

Samfundsøkonomiske beregninger

Miljø og klima i samfundsøkonomien

Vestbyens Samråd og flere borgere anfører, at de samfundsøkonomiske beregninger af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ville se helt anderledes ud, hvis klima og miljø var tillagt større betydning.

Syv medlemmer af Aalborg Byråd (SF, R, Ø) og flere borgere er imod en vestlig motorvej hen over Egholm under henvisning til, at de trafikale gevinster ikke står mål med de negative effekter for sundhed, miljø og klima, samt at den samfundsøkonomiske gevinst efter byrådsmedlemmernes mening er lille. Det foreslås derfor, at der gennemføres en fornyet VVM-proces, som omfatter alternative løsninger på de trafikmæssige udfordringer.



Michael Fast mener, at der ikke er nogen evidens for, at en Egholmforbindelse vil skabe vækst eller tiltrække virksomheder i en størrelse, der betyder noget samfundsøkonomisk.

Transportministeriet bemærker, at miljøpåvirkningen generelt er svær at opgøre i en samfundsøkonomisk analyse, hvor ændringer skal opgøres i kroner og ører. 'Manual for samfundsøkonomiske analyser på Transportområdet' beskriver hvilke områder, som ikke medregnes i den samfundsøkonomiske analyse, herunder en række naturmæssige værdier. Omvendt er ændringer i naturmæssige værdier grundigt beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Der er ikke lagt nogle ekstra forudsætninger om vækst i antal virksomheder, som følge af Egholmforbindelsen, ud over de almindelige fremskrivninger.

Følsomhedsberegningerne i samfundsøkonomien

NOAH-Trafik/Rådet for bæredygtig trafik sætter spørgsmålstegn ved robustheden af den samfundsøkonomiske analyse på baggrund af følsomhedsberegningerne, der viser 2,7-2,8% i intern rente ved 25% lavere tidsgevinster. Samtidig sættes der spørgsmålstegn ved fremtidige trafikmængder grundet hjemmearbejde, tiltag mod klimaforandringer mv. Herudover anføres det i et høringssvar, at Vejdirektoratet bør forvente kommende tiltag for at dæmpe den trafikale vækst og inddrage dem i sine forudsætninger.

Transportministeriet bemærker, at følsomhedsberegningerne udarbejdes for at vise robustheden af de samfundsøkonomiske effekter. Tallene skal ikke ses som en egentlig forventning om at tidsgevinsterne kan lande i intervallet +/- 25% af den beregnede tidsgevinst. Den grundlæggende forventning er, at effekterne lander som beregnet i den trafikale og samfundsøkonomiske analyse.

Det er rigtigt, at mere hjemmearbejde potentielt kan påvirke pendlingsmønstrene. Hjemmearbejde kan påvirke vores pendlingsmønstre i form af færre fysiske møder, men det giver på lang sigt også muligheden for at øge afstanden mellem bolig og arbejdsplads samt tid til et øget antal indkøbs- og fritidsture. Det er bl.a. derfor for tidligt at sige noget om den permanente effekt, både for de enkelte kørselsformer (pendling/erhvervsture mv.) samt den samlede effekt på kørslen.

Vejdirektoratet indregner generelt ikke tiltag til begrænsning af biltrafikken, før de er vedtaget politisk.

CO₂-effekt i samfundsøkonomien



Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen påpeger, at anlægsprojektet vil føre til acceptable konsekvenser for klimaet, navnlig i lyset af Paris-aftalen og Folketingets egne klimamål. Konsekvenserne for klimaet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet undlader at medregne det reelle CO₂-forbrug eller værdiansætter det prismæssigt for lavt.

Flere borgere, bl.a. Annette Roed Ottosen, mener, at Egholmforbindelsen vil blive Danmarks tiendestørste CO₂-udleder i anlægsperioden, men pointerer, at denne udledning ikke er regnet med i motorvejens interne rente, som ville ligge på mellem 0,5 og 0,9 hvis den blev medtaget – langt under den rentabilitet, der normalt gælder for motorveje. Flere fremhæver, at CO₂-udledning ved drift og vedligehold ikke er medtaget i beregningerne.

Transportministeriet bemærker, at opgørelser af CO₂-udledninger i forhold til 70-procentsmålet fra opførelse og vedligehold af infrastruktur-anlæg henføres til de sektorer, hvor produktionen foregår. Det vil sige, at der ses samlet på bygge- og anlægssektoren i forhold til klimahandlingsplanen. CO₂-udledninger fra produktion i udlandet indgår endvidere ikke i 70-procentsmålet. Dette beregningsprincip er anvendt ensartet vedrørende alle projekter i Infrastrukturplan 2035, altså ikke kun vedrørende 3. Limfjordsforbindelse.

Brugergevinster i samfundsøkonomien

Kaj A. Jørgensen anfører, at et stigende tidstab over årene i Limfjordstunnelen vil spise af brugergevinsterne i den samfundsøkonomiske analyse.

Transportministeriet bemærker, at når tidsgevinster udregnes i en samfundsøkonomisk analyse, ses der på forskellen imellem en basis og projektsituation. Selvom tidstabet i Limfjordstunnelen vil stige over årene efter åbningen af den 3. Limfjordsforbindelse, vil dette ikke blive et negativt bidrag i analysen, medmindre tidstabet skulle overstige situationen i basisscenariet, hvor den 3. Limfjordsforbindelse ikke er anlagt. Det sidste er umiddelbart svært at forstille sig, da den 3. Limfjordsforbindelse aflaster Limfjordstunnelen, idet den fungerer som en alternativ rute. Dermed vil det faldende tidstab i Limfjordstunnelen være en positiv gevinst for projektet, også selvom at der stadig er forsinkelser i tunnelen efter anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.

Trafikale forhold og forudsætninger

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, NOAH-Trafik/Rådet for bæredygtig Trafik m.fl. peger på, at de mest markante virkninger af Egholmlinjen, ifølge Vejdirektoratet, alene udgøres af mindsket risiko for



sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 (navnlig i tunnelen) eller på Limfjordsbroen, og forkortet rejsetid i og omkring Aalborg. Det er åbenlyst, at flertallet af borgerne ikke støtter det fremsatte forslag om en Egholmmotorvej som en acceptabel løsning på de trafikale udfordringer i Aalborg "ved hændelser". Borgerne – og et stort mindretal i de politiske organer - finder de miljømæssige konsekvenser af forslaget alt for voldsomme, navnlig i lyset af, at trafiksituationen kan løses uden disse betydelige konsekvenser.

Flere mener, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering baserer sig på et kortgrundlag, der mangler en række trafikskabende mål i Aalborgs østlige del, bl.a. fordi en række af byens største virksomhedsgrunde er angivet som ubebyggede marker. Flere mener desuden, at trafikberegningerne overvurderer den nye forbindelses evne til at aflaste trafikken igennem og uden om Aalborg.

Der stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt der er foretaget en dybdegående trafikalt analyse, herunder også vurderinger af alternativer.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen er en opdatering af VVM-undersøgelsen fra 2011, hvor der blev undersøgt flere alternativer. Dengang viste VVM-undersøgelsen, at Egholmlinjen var den samfundsøkonomiske mest rentable. Dette var medvirkende til, at et Folketingsflertal i 2014 valgte at pege på Egholmlinjen.

Landstrafikmodellen er det mest opdaterede og avancerede værktøj i Danmark til at analysere trafikale effekter af et fremtidigt infrastrukturprojekt på regionalt/nationalt niveau. Vejdirektoratet benytter derfor Landstrafikmodellen i alle analyser af de større projekter i Infrastrukturplan 2035. Det sikrer en ensartet og sammenlignelig metode. Dog stiger usikkerheden af Landstrafikmodellen på de mere lokalt orienterede, kommunale veje, særligt i Aalborg centrum. Ved tidligere analyser af alternative linjeføringer for en 3. Limfjordsforbindelse har der været anvendt mere lokalt orienterede trafikmodeller. Vejdirektoratet har ikke fundet dette relevant i forhold til den aktuelle opdatering af beslutningsgrundlaget.

Det kortgrundlag, som Vejdirektoratet har benyttet som baggrundskort, er ikke sammenhængende med byplansforudsætningerne i modellen. For yderligere angående byplansforudsætninger se også senere afsnit herom.

Fremskrivningen af trafikken

Der sættes i flere høringssvar spørgsmålstejn ved fremskrivningerne, og om kapaciteten vil være opbrugt kort tid efter 2030 i Limfjordstunnelen.



Michael Fast mener ikke, at Vejdirektoratets trafikprognose på ca. 1,4 % om året er realistisk ift. den vækst, der har været de seneste 10 år (2,75 %). Michael Fast påpeger i denne forbindelse, at Aalborg Kommune har undladt at gøre opmærksom på vækststrategien ved Port of Aalborg, Green Hub og arbejdet med at få flere virksomheder og arbejdspladser etableret i området øst for Aalborg. Annette Roed Ottosen føjer hertil, at forventningen om en trafikstigning på 1,2 % per år er urealistisk lav, eftersom trafikstigningen over det seneste årti har været på 2,4 % per år.

Transportministeriet bemærker, at ministeriets fremskrivninger ikke viser, at kapaciteten er opbrugt inden 2040, og dermed forventes det heller ikke, at en paralleltunnel ved Limfjorden bliver nødvendig i nogen nær og forudsigelig fremtid, når først der er anlagt en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Samtidig mener Vejdirektoratet ikke, at man kan antage, at en gældende vækst i Limfjordstunnelen vil fortsætte efter åbningen af den 3. Limfjordsforbindelse. Blandt andet fordi den 3. Limfjordsforbindelse vil have en betydelig kapacitetsreserve, hvorfor denne vil være i stand til at optage en stor del af den fremtidige vækst i vejtrafikken over Limfjorden. Kapacitetsreserven sikrer, at transporttiden via den 3. Limfjordsforbindelse bliver til at regne med i modsætning til de nuværende forhold ved Limfjordstunnelen. Man kan derfor antage, at den 3. Limfjordsforbindelse bliver et naturligt førstevalg for transportører med stor afhængighed af pålidelig transporttid og i øvrigt for trafikanter uden ærinde i Aalborg.

Den gennemsnitlige vækst i trafikken på E45 gennem Limfjordstunnelen har ligget på ca. 2,4% årligt fra 2008 til 2019, samtidig har der i 2018 og 2019 været en lavere vækst på ned til 0,8%.

Når trængslen derudover er stigende i myldretiderne, kan man ikke antage, at en tidligere årlig ændring vil fortsætte. Dette er særligt gældende, fordi startniveauet i 2008 var lidt under 70.000 HDT, og dermed et pænt stykke fra kapacitetsgrænsen i myldretiden. Tidligere har der således "været god plads" til trafikken, hvilket ikke længere er gældende. Det er muligt at væksten siden år 2000 har fuldt en nogenlunde lineær vækstrate, men det er også først i de senere år, at kapaciteten i større grad er opbrugt i myldretiden, hvilket Vejdirektoratet forventer vil påvirke vækstraten, og hvilket trafikstigningerne i 2018 og 2019 er eksempler på.

Trafikvæksten er udregnet på baggrund af modelkørsler i Landstrafikmodellen (LTM) v. 2.3. De trafikale effekter udregnes bl.a. på baggrund af LTM's efterspørgselsmodel, der tager højde for trængsel. Den forventede vækst i trafikken frem til 2030 er dermed ikke noget Vejdirektoratet har antaget på forhånd, men er beregnet i LTM på baggrund af input fra en lang række kilder, herunder Danmarks Statistik og Finansministeriet



konvergensprogram KP16. Disse input virker i LTM's rute- og efterspørgselsmodel, og væksten er dermed udregnet i den mest opdaterede version af LTM, og ikke bare på baggrund af enkelte input.

Trafikspring ved anlæg af ny motorvej

Fremtidens Aalborg spørger om trafikspringet er udregnet korrekt eller om det er undervurderet. Samtidig nævnes det at et større trafikspring vil gøre det svære at sikre en reduktion i CO₂-udledningen.

Transportministeriet bemærker, at opgørelsen af trafikspring er mest relevant, hvor ny infrastruktur skaber betydelige genveje og tidsbesparelser for trafikanterne. Over Limfjorden i Aalborg er der to eksisterende forbindelser, og trafikanternes tidstab begrænser sig almindeligvis til spidstimerne morgen og eftermiddag.

For den 3. Limfjordsforbindelse er trafikspringet udregnet til en stigning i 0,1% af de kørte km og 0,02% stigning i antallet af ture. Når trafikspringet er begrænset, skal det ses i sammenhæng med at effekten primært opstår i Region Nordjylland og ikke påvirker andre landsdele i nævneværdig grad.

Samtidig er der for ture til/fra store dele af Aalborg Ø, stadig mere attraktivt at benytte E45/Limfjordstunnelen. Dette kan også aflæses i den store forskel i det trafikale niveau over Egholm og via Limfjordstunnelen, hvor over dobbelt så mange benytter Limfjordstunnelen. Vejdirektoratet mener på den baggrund, at det begrænsede trafikspring for projektet er realistisk.

Effekter på lokale veje i Vestbyen og Aalborg

Vestbyens Samråd og flere borgere angiver, at der ikke er taget hensyn til den stigende trafik på fx Peder Skrams Gade og Annebergvej. Samtidig oplystes det, at projektet ikke giver reduktion i trængsel og forurening i Aalborg by.

Transportministeriet bemærker, at trafikberegningerne viser en markant, lokal stigning i trafikken omkring Mølholmsvej/Annebergvej, som følge af det nye tilslutningsanlæg ved Nørholmsvej. Dog vil lokalvejene omkring Hasseris og Midtbyen generelt opleve et fald i trafikken, da mange trafikanter vil køre mod den 3. Limfjordsforbindelse i vest frem for gennem Aalborg by. Den faldende trafik betyder derfor også, at der udregnes en faldende forurening i selve Aalborg by. Herudover angiver modellen rigtig nok en stigning i trafik på Peder Skrams Gade, hvilket er en logisk konsekvens af anlægsprojektets tilslutningsanlæg ved Nørholmsvej.



Da Annebergvej, Peder Skrams Gade m.fl. er kommunale veje, bliver det Aalborg Kommune, som skal vurdere, om den øgede trafikbelastning skal følges op med trafikregulerende foranstaltninger.

Effekter af dynamisk hastighed i Limfjordstunnelen

NOAH-Trafik/Rådet for bæredygtig Trafik efterspørger forudsætningerne vedrørende den dynamiske hastighedsgrænse i Limfjordstunnelen.

Transportministeriet bemærker, at Landstrafikmodellen for nuværende ikke kan håndtere dynamiske hastigheder over et dagsniveau. Derfor er den i modellen sat til 90 km/t i hele døgnet, hvilket kan betyde, at der er en let overvurderet trafik, der benytter Limfjordstunnelen. Dette minimeres dog af trængslen i myldretiden, der også beregnes i modellen, hvor hastigheden er sat lavere end 90 km/t.

Forudsætningerne for udviklingen i Aalborg Øst

Det angives i flere høringssvar at trafikberegningerne mangler de nye forudsætninger om udviklingen i Aalborg Øst.

Transportministeriet bemærker, at beregningerne af 3. Limfjordsforbindelse i Landstrafikmodellen medtager opdaterede forudsætninger vedr. befolkning og arbejdspladser herunder det nye Supersygehus i Aalborg Ø.

Alternativer til Egholmlinjen

Tilsvarende høringen af miljøkonsekvensrapporten i foråret 2021, så peger mange borgere på, at der burde have været set på alternativer til Egholmlinjen, herunder Anker Lohmann-Hansens forslag om en udbygning af E45 med et ekstra (3-sporet) tunnelrør parallelt med Limfjordstunnelen eller det nyeste alternativ fra Anker Lohmann, som kaldes Citytunnelen. Flere anfører, at Egholmlinjen vil være en dårlig løsning, herunder relateret til trafikal aflastning på E45, og at netop et ekstra tunnelrør vil give den nødvendige og ønskede trafikale lempelse.

Høringen af lovforslaget for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen har desuden frembragt en række alternative forslag til fjordkrydsende vejforbindelser, herunder:

- Ådalsforbindelsen - Motorvej mellem Ådalssmotorvejen og E45 nord for Limfjordstunnelen (indsendt af Daniel Davidsen)
- Citytunnelen – Motorvej mellem Aalborg C og E45 nord for Limfjordstunnelen (indsendt af Anker Lohmann-Hansen)



- Motorvej mellem Egnspanvej og E45 Frederikshavnmotorvejen via en tunnel under Limfjorden nord for Grønlandshavnen (indsendt af Kim Thormod Laut)

Flere mener, at man i stedet for mere motorvej bør fremme samkørsel og kollektiv trafik, og at man for at tilgodese Danmarks klimamål eksempelvis kunne overveje betaling for kørsel på den eksisterende limfjordsforbindelse via tunnelen. Mange mener, at der bør være flere busser og tog, og at de bør køre regelmæssigt samt være billigere for alle. Derudover foreslås det, at der arbejdes med tiltag til minimering af trængslen på vejene, eksempelvis ved øget brug flextid og hjemmearbejdsdage samt etablering af pendlerparkeringspladser ved indfaldsveje.

Enhedslisten Aalborg har fremlagt en række konkrete forslag, som et alternativ til Egholmlinjen. Det drejer sig blandt andet om en BRT-buslinje fra Vodskov til Svenstrup, flere stoppesteder på nærbanen nord og syd for Aalborg, og anlæg af flere park and ride anlæg (pendlerparkering). Tilsvarende anbefaler Enhedslisten, at der investeres i bedre forhold for cyklister (cykelstier, forbedret fremkommelighed og andre faciliteter), herunder etablering af en broforbindelse for cykler og gående mellem Stigsborg og Aalborg.

NOAH-Trafik/Rådet for bæredygtig Trafik foreslår, at der i stedet for endnu en motorvej burde bruges penge på en ny tidssvarende jernbanebro over Limfjorden med to spor. Rådet anbefaler, at der satses mere på at fremme cyklist og offentlig transport i byen ved at bygge flere og bedre cykelstier og ved at sænke prisen på offentlig transport.

Kaj A. Jørgensen mener, at kørselsafgift er den mest direkte vej til reduktion af CO₂, og at dette bør indgå i politikernes planer, når der skal bygges nyt. Samtidig efterlyser Kaj A. Jørgensen en bedre planlægningsmetode for Danmarks fremtidige infrastruktur og mener, at Vejdirektoratet især burde søge inspiration i Sverige. Kaj A. Jørgensen savner desuden, at kommende teknologier på transportområdet ikke figurerer tilstrækkeligt i regeringens infrastrukturplan.

Transportministeriet bemærker, at anlægsloven tager udgangspunkt i det projekt, som et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet i forbindelse med Infrastrukturplan 2035; nemlig en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vest om Aalborg, og at anlægsarbejdet skal igangsættes i 2025. Nærmere beskrivelse og vurdering af de fremsendte alternativer vurderes derfor ikke at være relevant i dette høringsnotat vedrørende lovforslaget for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.



Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af de alternative forslag henviser til høringsvarene, som offentliggøres på Høringsportalen.dk sammen med nærværende høringsnotat.

Konkrete ændringsforslag og bemærkninger til anlægsprojektet

Støjreducerende tiltag

Hasseris Grundejerforening og Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej anfører, at der skal gøres meget mere for at støjdampe trafikken fra motorvejen op mod Hasseris og Sofiendal, end der lægges op til. Grundejerforeningerne anfører, at Vejdirektoratets redegørelse for støj ikke er retvisende over for den støj, som helt givet vil blive oplevet overalt i Hasseris og Skalborg området, og i særdeleshed de nærmest beliggende boliger i Gl. Hasseris, Hasseris Enge og det helt nye kvarter i Sofiendals Enge.

Hasseris Grundejerforening, Anette Ravnholt m.fl. foreslår, at linjeføringen rykkes længere mod vest, at motorvejen placeres i afgravning i engene og at tunnelkonstruktionen forlænges til at omfatte hele Limfjorden.

Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej foreslår, at der etableres støjafskærmning langs Hasseris Enge.

Drastrup Beboerforening mener ikke at der ud fra det skitserede i miljøkonsekvensrapporten vil blive etableret støjvægge i det nødvendige omfang og foreslår, at støjvæggene på østsiden af motorvejen igennem Drastrup forlænges mod syd til Hobrovej-krydsningen, samt at støjvæggene på vestsiden forlænges mod syd til Drastrupstien.

Motorvejskrydset ved E45

Ole Færch foreslår, at udfletningen ved Dall ændres til en sløjfe som foreslået af arkitekt Hans Jacobsen ifm. høringen af miljøkonsekvensrapporten for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Dall Villaby Grundejerforening og Dall Villaby Vandværk har fremsendt et alternativt forslag til udformning af motorvejskrydset ved E45, hvor de nordvendte ramper erstattes af en vejforbindelse mellem Hobrovej (City Syd) og rastepfadserne på E45, der tænkes ombygget til tilslutningsanlæg. Tilsvarende foreslås en mere vestlig linjeføring mellem E45 og Drastrup

Sti ved Drastrup Skov



Drastrup Beboerforening (DBF) mener, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke tages tilstrækkeligt hensyn til, at motorvejen afskærer Drastrupborgernes direkte adgang til Drastrup Skov. På den baggrund foreslår DBF, at der etableres en bro over motorvejen, alternativt at Drastrupstien føres mod nord til Nibevej, hvor den føres over motorvejen, og at stien får grøn afskærmning imod støjværn og motorvejen, også på vestsiden af motorvejen, hvor DBF ønsker en sti vest for Drastrup Hevedej.

Nye tilslutningsanlæg

Ole Færch foreslår, at der etableres en tilslutning ved Skelagervej.

Peter Jensen mener, at anlægsloven bør indeholde mulighed for af- og påkørsel på øen Egholm, da det vil kunne sikre borgerne på øen en lettere adgang til fastlandet, og den nuværende færgedrift kan nedlægges.

Fjordkrydsningen

DN Aalborg, Sammenslutningen af danske småøer og en række borgere foreslår at anlægge en tunnel under hele Limfjorden. Tilsvarende foreslår andre, at motorvejen anlægges lavere i terrænet og gerne i en tunnelkonstruktion både syd og nord for fjorden for at begrænse støjuddannelsen og barrierevirkningen.

Linjeføring nord for Limfjorden

Beboerne i Lindholm og omegn foreslår, at motorvejen føres vest om vandskistadion for at ligge yderligere afstand til Lindholm og Kulturarven Lindholm Høje. Endnu bedre hvis den 3. Limfjordsforbindelse kom på den anden side af flyvestationen. Det vil give aflastning på Thisted Landevej og Limfjordsbroen.

Erik Mosegaard Pedersen peger på, at projektet på Vendsyssel-siden er landskabeligt urimeligt hårdt imod det åbne kystlandskab med hævet havbund. Det er urimeligt at lægge vejen på en dæmning igennem dette landskab, for visuelt bliver det endda meget markant. Vejdæmningen vil lukke af for de vide udsigter, som nærmest er kendetegnet for området. Alternativet er at lægge vejen i terræn og så enten sænke de krydsende veje, eller at lave nogle broer. Der er i Vendsyssel en meget ringe råstof-forsyning, så hvis råstoffer af kvalitet skal benyttes til fyld og lign. ved vejbyggeriet, vil der blive en tæt trafik fra Himmerland og op igennem Limfjordstunnellen. Alene dette kunne tale meget for en løsning, hvor vejen lå i terræn med et væsentligt mindre råstofforbrug.



Regnvandsbassiner

Forsvarsministeriet bemærker til lovforslaget, at regnvandsbassiner i nærheden af Flyvestation Aalborg skal udformes, så de ikke tiltrækker fugle og derved udgøre en væsentlig fare for flyvesikkerheden ("bird strike").

Vejstandard

Forsvarsministeriet gør opmærksom på, at broer og veje i henhold til "Transportation Network Infrastructure Parameters to enable NATO's Freedom of movement" bør klassificeres til at understøtte en bruttovægt på minimum 130 ton (MLC).

Transportministeriet bemærker, at langt de fleste af ændringsforslagene også har været fremsendt, og behandlet, i forbindelse med høringsen af miljøkonsekvensrapporten for en 3. Limfjordsforbindelse i Eg-holmlinjen, og Transportministeriet vil derfor henvise til Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2021, som er vedlagt lovforslaget.

Ingen af de fremsendte ændringsforslag har givet Transportministeriet anledning til at foretage justeringer i anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratet har oplyst, at det fremlagte anlægsprojekt for en 3. Limfjordsforbindelse er i overensstemmelse med Forsvarsministeriets ønsker vedrørende bæreevne og udformning af regnvandsbassiner.