

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål D til L 112 forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

---

### **Samrådsspørgsmål D**

*Mener ministeren, at anlægslovens afsnit 9.17.4 om grundvand er foreneligt med VVM-direktivets artikel 5 og udtalelsen fra professor Peter Pagh på høringen den 25. april 2024 om, at alle undersøgelser skal være afsluttet, og alle tilladelser skal være indhentet, inden anlægslovens vedtagelse? Og mener ministeren, at anlægsloven er forenelig med vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, herunder navnlig punkt d) hvorefter nye ændringer eller forandringer af vandområdet ikke må forringe vandkvaliteten, hvis der er andre midler, som miljømæssigt er en væsentligt bedre løsning, når det kom frem under høringen, at professor Otto Anker Nielsen anså det beregnede alternativ i øst for trafikalt konkurrencedygtigt med Egholmmotorvejen, og professor Henrik Vejre samtidig udtalte, at man skulle tænke sig særdeles godt om, hvis man sænkede grundvandsspejlet i OSD-området i Drastrup, idet forurening da kunne ske?*

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT).

### **Tale**

Tak for spørgsmålet.

Indledningsvis vil jeg endnu en gang slå fast, at lovforslaget og de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger naturligvis lever op til reglerne, herunder også VVM-direktivet og vandrammedirektivet. Hvis ikke det var tilfældet, ville lovforslaget selvfølgelig ikke være blevet fremsat. Så simpelt er det.

I første del af spørgsmålet ønskes der svar på, om beskrivelserne i de almindelige bemærkninger under punkt 9.17.4 lever op til VVM-direktivets artikel 5 og en udtalelse fra professor Peter Pagh på høringen afholdt af Transportudvalget om 3. Limfjordsforbindelse.

VVM-direktivets artikel 5 handler om, at hvis der skal laves en miljøkonsekvensvurdering, så skal bygherren udfærdige og fremlægge en miljøkonsekvensrapport.

Af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, fremgår det, hvilke oplysninger miljøkonsekvensrapporten skal indeholde.

Det er forkert, hvis spørgeren er af den opfattelse, at VVM-direktivets artikel 5 indeholder et krav om, at alle tilladelser skal være indhentet, inden Folketinget kan vedtage en anlægslov. Det er ikke tilfældet. VVM-direktivets formål er grundlæggende at sikre, at der sker en vurdering af projektets væsentlige påvirkninger af miljøet, og at offentligheden bliver inkluderet i en offentlighedsproces.

Derimod følger det af VVM-direktivets artikel 5, at der blandt andet skal foretages en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Og det er netop, hvad punkt 9.17.4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget er et eksempel på: En beskrivelse af afværgeforanstaltninger i forhold til grundvand.

Som jeg har oplyst flere gange tidligere, så er lovforslagets bemærkninger ikke en 1:1 gengivelse af miljøkonsekvensvurderingernes tusindvis af sider. Og det skal lovforslagets bemærkninger heller ikke være. Men det ændrer ikke ved, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger. Det følger af lovforslagets § 3.

Så er der i spørgsmålet også henvist til udtalelser fra professor Peter Pagh på høringen afholdt af Transportudvalget. Jeg var ikke selv til stede ved høringen, men af optagelsen af høringen fremgår, at Peter Pagh ikke på høringen forholdt sig konkret til projektet for 3.

Limfjordsforbindelse. Han udtalte sig derimod generelt om reglerne for miljøvurdering og forholdet til anlægslove.

På høringen henviste Peter Pagh således blandt andet til, at anlægsloven skal tage stilling til alle væsentlige miljøvirkninger af det projekt, som loven tillader. Der i anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse taget stilling til projektets udformning og til projektets væsentlige påvirkninger af miljøet. Lovforslaget og miljøvurderingerne er dermed i overensstemmelse med VVM-direktivets regler.

Herefter vil jeg nu tage fat i anden del af spørgsmålet, som omhandler vandrammedirektivet.

Vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, handler om, at fastsatte miljømål kan fraviges, når visse betingelser er opfyldt. Der er tale om en procesregel, som fastlægger, hvad der skal til for, at der kan ske en fravigelse af direktivet.

Anlæg af 3. Limfjord kan gennemføres uden at blive omfattet af proceduren i artikel 4, stk. 7. Blandt andet bliver der opkøbt landbrugsland for netop at sikre, at vandmiljøet ikke forringes.

Vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, er ikke relevant i forhold til anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse.

Det er på den baggrund også unødvendigt at gå ind i en nærmere diskussion af Otto Anker Niensens østlige alternativ. Men jeg vil dog lige nævne, at det der er fremlagt nu om det østlige alternativ ikke er en miljøkonsekvensvurdering.

Endelig henvises der i spørgsmålet også til Henrik Vejres udtalelse angående, at man skal tænke sig særdeles godt om, hvis man sænker grundvandsspejlet i OSD-området i Drastrup.

Vi kan ikke på forhånd afvise, at der ikke vil være behov for at foretage midlertidige lokale grundvandssænkninger i anlægsfasen af projektet.

Vejdirektoratet har derfor også i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingerne været i tæt dialog med Aalborg Kommune og vil under detailprojekteringen fortsat være i tæt dialog med kommunen, Aalborg Forsyning og berørte vandværker, så grundvandet og vandindvindingsboringerne ved Drastrup beskyttes.

Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at midlertidige, lokale grundvandssænkninger omkring bygværker, f.eks. en vejbro, med sikkerhed kan udføres på en måde, som ikke skader drikkevandet.

Afslutningsvis vil jeg også gerne fremhæve, at netop spørgsmålet om projektets påvirkning af vand har fyldt meget i Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Jeg kan tilføje, at der har været mange faglige drøftelser mellem Vejdirektoratet, Vejdirektoratets rådgiver og Miljøstyrelsen for at sikre, at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet.

Som jeg også har nævnt tidligere, har Miljøstyrelsen oplyst, at styrelsen ikke har nogle væsentlige bemærkninger til de gennemførte vurderinger.

Jeg vil derfor opsummere:

Er der i anlægsloven taget stilling til projektets udformning og til projektets væsentlige påvirkninger af miljøet, sådan som det kræves i VVM-direktivet? Ja.

Skal alle tilladelser være indhentet, inden anlægsloven kan vedtages? Nej.

Lever anlægslovens afsnit 9.17.4 op til reglerne i VVM-direktivets artikel 5? Ja.

Er anlægsloven forenelig med vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7? Dette er slet ikke relevant for 3. Limfjordsforbindelse, da der ikke med det projekt, som er beskrevet i anlægsloven, skal fraviges fastsatte miljømål.

Tak for ordet.