



NOTAT

28. februar 2024
2021-3128

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 7. december 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 11. januar 2024.

Lovudkastet blev den 11. december 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 7. december 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.



Høringspartier	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive hørings-svar
Andelsboligforeningen Marina Fjordparken	x	x		
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				x
Arriva				x
Banedanmark	x	x		
Bartholine Jørgensens Minde	x	x		
Beboerne i Lindholm og omegn				x
Bedsteforældrenes KlimaAktion Danmark	x	x		



Borgerbevægelsen.dk for en demokratisk motorvejsproces				X
Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen	X	X		
Brancheforeningen				X
Business Danmark	X	X		
Business Region North				X
Campingbranchen				X
Cyklistforbundet				X
Cyklistforbundet Aalborg	X	X		
Dall Villy	X	X		



Grundejerforening				
Danmarks Frie Auto-campere				X
Danmarks Naturfredningsforening	X	X		
Danmarks Naturfredningsforening Aalborg				X
Dansk Arbejdsgiverforening	X		X	
Dansk Byggeri				X
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				X
Dansk Handicap Forbund				X
Dansk Lednings-ejerforum				X
Dansk Metal	X	X		



Dansk Ornitologisk Forening				X
Dansk Vandrelaug				X
Dansk Vejforening				X
Danske Advokater				X
Danske Handicaporganisationer				X
Danske Havne				X
Danske MotorCyklister	X	X		
Danske Regioner				X
DANVA				X
Den Grønne Ungdomsbevægelse	X			
Det Centrale Handicapråd				X
Det Økologiske Råd				X



DI Transport				X
Domstolsstyrelsen				X
Drastrup Beboerforening	X			
DSB	X			
DTL Danske Vognmænd og DTL KLAN BLOK ERFA	X			
Egholms Venner	X			
Egholm Samråd	X			
Ejerforeningen Julius Possetts Vej 1 A – 1 L	X			
Energinet	X			
Enhedslisten Aalborg	X			
Erhverv Norddanmark				X
Fagligt Fælles				X



Forbund - 3F				
FDM				X
FH Nord- jylland				X
FOA				X
Forbruger- rådet				X
Forenin- gen af danske småøer				X
Forenin- gen Den Bedste Vej	X			
Forenin- gen Frem- tidens Aal- borg				X
Forenin- gen Søholt	X			
Frie Grønne	X			
Friluftsrå- det Him- merland- Aalborg	X			
Geohav	X			
Grundejer- foreningen Færge- manns Vej	X			



og Enge- lunds Vej				
Grund- vandssam- arbejde Aalborg				X
Hasseris Grundejer- forening	X			
Havesel- skabet Ve- sterkær				X
HF Strøy- bergs Minde	X			
Hærvejs- motorvej- NEJTAK	X			
Hånd- værksrådet				X
ITD				X
Jyder Mod Overflø- dige Mo- torveje	X			
Kano og Kajakklub- ben Lim- fjorden				X
KL				X
Klimabe- vægelsen	X			



Komiteen 3. Lim- fjordsfor- bin- delse.NU	x			
Kommis- sarius (Jylland og øerne)				x
Landbrug & Fødeva- rer	x			
Landsby- rådet i Poulstrup				x
Landsfor- eningen af Menig- hedsråd				x
Landsfor- eningen landsbyer i Danmark				x
Landsor- ganisatio- nen i Dan- mark (LO)				x
Livet med Handicap (LEV)				x
Nibe Er- hvervsråd				x
Nordjyl- lands Be- redskab				x



Nordjyl-lands Tra-fikselskab				x
Nordjydsk Windsur-fing Klub Pelikanen				x
Nørholm og Om-egns Bor-gerfor-ening og Nørholm-egnens Samråd	x			
Parcelhus-ejernes Landsfor-ening				x
Port of Aalborg	x			
Radikale Venstre sammen med En-hedslisten og SF alle fra Aal-borg Byråd	x			
Region Nordjyl-land	x			
Rigsrevisi-onen				x
Rådet for Bæredyg-tig Trafik	x			



og NOAH (fælles hø- rings svar)				
Rådet for Sikker Trafik				X
Sammen- slutningen af Danske Småøer	X			
Samråd Syd				X
SF Aalborg	X			
Skipper Samrådet	X			
Trafikalt Folkeparti	X			
Trafiksel- skaber i Danmrak				X
Vestbyens Samraad	X			
Vesterkæ- rets Skole (skolebe- styrelsen)	X			
Aalborg Fjordud- valg				X
Aalborg Flugtskyd- ningsfor- ening	X			



Aalborg Forsyning	x			
Aalborg Kommune	x			
Aalborg Stift	x			
Aalborg Universitet (Det Danske Center for Miljøvurdering)	x			
9bevej Ejerlaug				x

Derudover er der indkommet mange høringssvar fra borgere.

Bemærkninger til lovforslaget

Høringsnotatet bearbejder høringssvarene på baggrund af de indkomne temaer til lovforslaget. Men grundet de mange modtagne høringssvar vil de enkelte høringssvar ikke blive bearbejdet separat.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Det bemærkes desuden, at mange af de modtagne høringssvar efter Transportministeriets vurdering vedrører forhold, som er belyst i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport, der var i offentlig høring i foråret 2021, samt Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023, som var i offentlig høring samtidigt med lovforslaget.

Transportministeriet gør opmærksom på, at de udførte miljøvurderinger er foretaget af Vejdirektoratet og deres rådgivere på baggrund af gældende viden og vurderingsmetoder med inddragelse af kvalificerede eksperter. Miljøkonsekvensrapporterne indeholder de oplysninger, der kan kræves for at nå frem til konklusionerne om



projektets indvirkninger på miljøet og har været i offentlig høring. På den baggrund har Vejdirektoratet ikke fundet anledning til at ændre på vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet.

For Vejdirektoratets behandling af høringssvar til miljøkonsekvensvurderingerne henviser Transportministeriet til Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2021 og til Vejdirektoratets høringsnotat til den supplerende miljøkonsekvensvurdering, som er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

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

Høringsnotatet er opdelt i en række overordnede afsnit: Et afsnit med generelle bemærkninger, et afsnit om bemærkninger til selve lovforslagets bestemmelser med videre, et afsnit om selve anlægsprojektet, og et afsnit om diverse miljø- og naturforhold. Under hver overordnede afsnit behandles en række temaer.

I høringsnotat inddrages indsigelser og bemærkninger med fokus på lovforslaget samt de generelle og konkrete lovbemærkninger.

1. Generelle bemærkninger.....	15
1.2. Miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, beregnings- og opgørelsesmetoder samt vurdering af påvirkninger	18
1.3. Lovforslagets høringsfrist.....	19
1.4. Meningsmålinger	20
2. Lovforslaget.....	22
2.1. Note til loven	22
2.2. Projektet (Lovforslagets § 1)	23
2.3. Bemyndigelse (Lovforslagets § 2)	23
2.4. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 3 - 4)	24
2.5. Fravigelse af anden lovgivning (lovforslagets §§ 5-6).....	25
2.5.1. Samarbejde med myndigheder.....	25
2.5.2. Grundlag for fravigelse af anden lovgivning	27
2.5.3. Afskæring af klageadgang	29



2.5.4. Call-in.....	32
2.6. Ledninger (lovforslagets §§ 7-9)	33
2.6.1. Gæsteprincippet	33
2.6.2. Ekspropriationshjemmel til ledninger.....	35
2.6.3. Ledninger på søterritoriet.....	35
2.7. Støjisoleringsordning (lovforslagets § 10)	37
2.8. Finansiering (lovforslagets § 11)	38
2.9. Domstolsprøvelse (lovforslagets § 12)	40
2.10. Lovforslagets beskrivelser af FN's Verdensmål	41
3. Anlægsprojektet.....	42
3.1. Vedrørende påstand om manglende undersøgelse af alternativ til Egholmforbindelsen.....	42
3.2. Anden linjeføring	48
3.3. Konkrete ændringsforslag til projektet.....	49
3.4. Samfundsøkonomi.....	52
3.4.1. Generelt	52
3.4.2. Tidsgevinster i forhold til samfundsøkonomi.....	53
3.4.3. Afgifter i forhold til samfundsøkonomien	55
3.5. Trafik.....	56
3.5.1. Generelt	56
3.5.2. Vedrørende aflastning af eksisterende forbindelser	58
3.5.3. Trafikal påvirkning på lokale veje	63
3.6. Lokale veje og stier.....	64
3.7. Øvrigt	65
4. Miljø- og naturforhold.....	65
4.1. EU-retten.....	65
4.2. Støj.....	69
4.2.1. Generelt	69
4.2.2. Metode	71
4.3. Støjafskærmning.....	72
4.4. Jordforurening	74
4.5. Asbest.....	74
4.6. Natur og dyreliv	78
4.6.1. Generelt.....	78



4.6.2. Odder	79
4.6.3. Padder.....	82
4.6.4. Fugle	82
4.6.5. Flagermus	84
4.7. Erstatningsnatur	84
4.8. Rekreative områder	86
4.9. Råstoffer	89
4.10. Grundvand med videre	90
4.11. Limfjorden.....	93
4.12. Klima	94
4.13. Egholm	97
4.14. Visuelle påvirkninger	100
4.15. Dall Kirke	101

1. Generelle bemærkninger

Region Nordjylland hilser det velkommen, at grundlaget for en 3. Limfjordsforbindelse nu er klart og ser frem til, at detailprojektering og anlæg kan sættes i gang i 2025.

Aalborg Universitet (Det Danske Center for Miljøvurdering) bemærker, at ulemper og omkostninger ikke står mål med fordelene. Der henstilles derfor til, at det nuværende forslag om Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke vedtages.

Landbrug & Fødevarer er positive over for lovforslaget, og ser frem til at forslaget vedtages, så projektet hurtigst muligt kan igangsættes. Landbrug & Fødevarer bemærker, at en 3. Limfjordsforbindelse kan øge mobiliteten og sammenhængskraften i hele Nordjylland. Forbindelsen imødekommer den usikre fremkommelighed på tværs af Limfjorden, som risikerer at påvirke beredskabets serviceniveau, virksomheders investeringslyst samt mulighederne for at rekruttere de rette og nødvendige medarbejdere. En 3. Limfjordsforbindelse kan derfor sikre forudsætningerne for, at Nordjylland også i fremtiden kan bidrage til udvikling og vækst i hele Danmark.

Danmarks Naturfredningsforening udtrykker dyb bekymring i forbindelse med forslaget. De mener grundlæggende, at linjeføringen vil få betydelige og uacceptable miljømæssige konsekvenser.



Business Danmark bemærker, at Nordjylland har behov for optimale udviklingsbetingelser for virksomhederne, og der er behov for en infrastruktur, der kan sikre bosætning og udvikling i hele Regionen. Derfor haster det med en anlægslov for den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Dansk Metal bemærker, at de hilser lovforslaget til en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm velkommen.

DTL og DTL KRAN BLOK ERFAs mener, at etableringen af en tredje forbindelse over Limfjorden ved Aalborg er en god idé.

Foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje bemærker, at de færreste har lyst til at bo tæt på en motorvej. Derfor vil beboere nær en planlagt motorvej, hvis ejendom ikke bliver eksproprieret, have meget svært ved at sælge deres ejendom. De vil være stavnsbundne og må dag ind og dag ud leve med den enerverende vedvarende støj fra motorvejstrafikken. Ejendomme, der er beliggende inden for et område omkring motorvejen, vil falde i værdi. Hvis forslaget til lov om anlæg af en ny motorvej vedtages, har politikerne hermed valgt at acceptere, at lokale beboere påføres disse ulemper.

Cyklistforbundet Aalborg Afdeling mener, at man skal droppe projektet.

Klimabevægelsen gør indsigelse mod projektet som helhed, og opfordrer til at sætte anlægsloven i bero.

Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd opfordrer til, at forslaget trækkes tilbage, og der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges, herunder alternativer med et ekstra tunnelrør og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejskapacitet.

SF Aalborg mener, at en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm ser ud til at være blevet et prestigeprojekt, man har stirret sig blind på, på trods af, at man ikke effektivt løser trafikudfordringerne i hverken midtbyen eller tunnelen. Samtidig er det opfattelsen, at samtlige klima-, natur- og miljøhensyn bliver tilsidesat til fordel for en alt for dyr løsning, der unødvendigt vil klemme Aalborg inde mellem to motorveje.

Dansk Erhverv bemærker, at en ny limfjordsforbindelse er afgørende for at sikre fremkommelighed og mobilitet på tværs af Limfjorden



ved Aalborg. Forbindelsen er kritisk infrastruktur og afgørende for trafikafviklingen både lokalt, regionalt, nationalt og internationalt.

Den Grønne Ungdomsbevægelse bemærker, at de er fortvivlede og rystede over planen om at etablere Egholm Motorvej.

Komiteen 3. Limfjordsforbindelse NU bemærker, at etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil have markant betydning for Nordjyllands sammenhængskraft, vækst og udvikling, og være til gavn for hele landet og transportforbindelserne til vores nabolande.

Bedsteforældrenes KlimaAktion Danmark mener, at det er en gigantisk misforståelse af anlægge en 20 kilometer lang motorvej hen over Egholm, som vil påvirke klima, miljø, biodiversitet og sundhed negativt.

Bestyrelsen for Bartholine Jørgensens Minde bemærker, at de er dybt bekymret for deres bydel, naturen og foreningslivet i deres dyrebare kolonihaver.

Nørholm og Omegns Borgerforening og Nørholmegnens Samråd bemærker, at der helt sikkert er mange velovervejede grunde til, at en 3. Limfjordsforbindelse ønskes realiseret, men argumenterne for en Egholmmotorvej er i bedste fald fejlbehæftet og i værste fald direkte vildledende og refererer til et markant dårligt politisk beslutningsgrundlag.

Friluftsrådet Himmerland-Aalborg bemærker som en overordnet betragtning, at det ser ud til, at der er fokus på de miljømæssige forhold, mens der savnes en mere detaljeret beskrivelse af byggeriets konsekvenser for turister, lystfiskere, og dem, som nyder at gå en tur i naturen, her særligt på en ø, hvor der har været fri adgang og let adgang til at gå tur rundt om øen i strandkanten.

Foreningen Søholt bemærker, at dets rekreative værdier utvivlsomt vil blive ødelagt ved etablering af en motorvej over Egholm.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet har noteret sig, at holdningerne til anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm spænder vidt. Hertil bemærker Transportministeriet, at lovforslaget beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm indgår. Omfattet af denne del af den politiske aftale var den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Det konservative Folkeparti,



Nye Borgerlige og Liberal Alliance. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget.

Lovforslaget skal således være med til at udmønte den politiske aftale.

1.2. Miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, beregnings- og opgørelsesmetoder samt vurdering af påvirkninger

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen peger gentagne gange på, at miljøkonsekvensrapportens vurderinger ikke er som påkrævet på flere parametre, f.eks. støj, at miljøkonsekvensvurderingen fra 2023 ikke er fyldestgørende, at undersøgelserne ikke er faglige korrekte, hverken i forhold til fakta eller anvendte metoder og, at der er væsentlige fejl i miljøvurderinger og habitatkonsekvensvurderinger.

Indledningsvis bemærker Transportministeriet, at kommentaren går på de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, som Vejdirektoratet er ansvarlige for. Imidlertid vil en vedtagelse af anlægsloven også udgøre det for miljøgodkendelsen. På den baggrund ønsker Transportministeriet at gå i rette med påstanden om, at de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ikke lever op til reglerne.

Transportministeriet bemærker hertil overordnet, at en miljøkonsekvensvurdering skal give en samlet vurdering af anlægsprojektets indvirkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold. De miljø- og naturmæssige og visuelle konsekvenser ved projektet skal beskrives detaljeret, ligesom det skal beskrives, hvordan de negative effekter på omgivelserne begrænses eller undgås. I miljøvurderingen benyttes internationalt anerkendte metoder og modeller, f.eks. i forbindelse med beregning af støj. Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og kompetente eksperter.

Miljøvurderingen bidrager til, at miljøhensyn inddrages på et tidligt tidspunkt ved tilrettelæggelsen af det konkrete projekt. En vurdering af, at et projekt medfører en væsentlig indvirkning på et af ovennævnte forhold, er ikke til hinder for, at projektet kan gennemføres. I planlægningen af projektet vil der på baggrund af miljøvurderingerne blive taget hensyn til de pågældende indvirkninger og indarbejdet afværge- eller kompenserende foranstaltninger.



Hjemlen for Vejdirektoratet til at udfærdige miljøkonsekvensrapport og rammerne for indholdet findes i vejlovens § 17 g, stk. 1 – stk. 8, der bl.a. omhandler miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, valgte beregnings- og opgørelsesmetoder, konkrete vurdering af påvirkning, inddragelse af kompetence og ekspertise, samt myndighedsinddragelse ved udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport.

Vejdirektoratet gennemførte i 2019-2021 en opdateret miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Der blev foretaget nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv. i overensstemmelse med vejlovens kap. 2 a. Der blev gennemført en offentlig høring, og der foreligger et høringsnotat fra august 2021 med titlen Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen (3. Limfjordsforbindelse), Høringsnotat. Vejdirektoratet har desuden foretaget supplerende miljøvurderinger i 2021-2023 med yderligere feltundersøgelser, analyser og konsekvensvurderinger, jf. Supplerende Miljøkonsekvensrapport - 3. Limfjordsforbindelse, november 2023. Den supplerende miljøkonsekvensrapport har været i offentlig høring i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024.

Høringsnotater for miljøkonsekvensvurderingerne indgår som informations- og vidensgrundlag, når Folketinget med en vedtagelse af anlægsloven samtidigt godkender miljøkonsekvensrapporterne som del af gennemførelsesgrundlaget for anlægsprojektet.

Transportministeriet er ikke bekendt med fremkomne oplysninger, som påviser, at de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger skulle være i strid med reglerne. Det er derfor også Transportministeriets vurdering, at det er i overensstemmelse med reglerne, at anlægsloven - som udgør miljøgodkendelsen - fremsættes for Folketinget.

1.3. Lovforslagets høringsfrist

Det er fra flere sider påpeget, at høringsfristen til anlægsloven har været for kort, hvilket går udover muligheden for at komme med kvalificerede kommentarer til indholdet.

Herunder er der bl.a. modtaget følgende bemærkninger:

Klimabevægelsen bemærker, at høringsprocessen omkring miljøkonsekvensvurderingen og anlægsloven er et nyt eksempel på manglende vilje til at inddrage borgerne, organisationers og



myndigheders faglige og erfaringsbaserede kommentarer på en sober og konstruktiv måde. Det er helt absurd at vælge en meget kort høringsperiode hen over juletiden. Denne taktik ser Klimabevægelsen som et forsøg på at kortslutte den sociale dialog omkring projektet og imødegå den markante modstand fra mange sider. Derudover vil det med sikkerhed resultere i en kvalitetsforringelse af høringssvarene, at myndigheder (f.eks. Aalborg Byråd og Miljøministeriet), organisationer og borgere får så dårlige betingelser til at lave gennemarbejdede høringssvar.

Bente Schmidt Nielsen bemærker, at det er under al kritik, at der kun er afsat 19 reelle arbejdsdage til en så vigtig høring. Det er ikke en rimelig behandling af de tusindvis af borgere, som er engagerede i anlægget af Egholm motorvejen – uanset om de er tilhængere eller modstandere. Hun opfordrer til, at høringsperioden i stedet skal være otte uger.

Henrik Gjørtz klager over den meget korte høringsfrist, som burde være minimum 1-2 måneder længere.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der ikke findes nedskrevne regler for, hvor lang tid et lovforslag skal være i offentlig høring. Dog står der i Justitsministeriets vejledning om lov kvalitet, at under normale omstændigheder vil en høringsfrist på 4 uger være passende. Der henvises til vejledningens side 236.

Lovforslaget blev sendt i høring den 7. december 2023 med frist for bemærkninger den 11. januar 2024. Tæller man ikke den 7. december med, giver det i alt 35 dage til at læse lovforslaget og udarbejde bemærkninger hertil. Det vurderer ministeriet samlet set er tilstrækkelig tid.

Herudover bemærker Transportministeriet også, at en tidligere version af lovforslaget allerede én gang har været sendt i offentlig høring over en periode på 4 uger tilbage i december 2021.

1.4. Meningsmålinger

Flere påpeger, at den lokale opbakning i Aalborg til projektet er lav, og et flertal er modstandere. Der henvises i den forbindelse til diverse gennemførte meningsmålinger.

Hasseris Grundejerforening bemærker, at ser man på borgernes holdninger til en 3. Limfjordsforbindelse, så er ønsket om en øst løsning steget jævnt siden 2011. Undersøgelser fra Jysk Analyse viser en tilslutning til en øst løsning på knap 40 pct. i 2011. I 2023



ønsker knap 60 pct. en øst løsning, mens ca. 30 pct. over årene har ønsket en forbindelse over Egholm.

Blandt medlemmerne i Hasseris Grundejerforening er der også sket en markant ændring i holdningen til linjeføringen af en 3. Limfjordsforbindelse. Blandt de 1556 medlemshusstande har 735 medlemmer i november 2023 besvaret en online spørgeskemaundersøgelse, og viser at 65 pct. foretrækker en tunnelloøsning i det østlige Aalborg - en stigning fra 55 pct. i 2019 til 65 pct. i 2023 - mens 32 pct. foretrækker en forbindelse over Egholm, et mindre fald fra 36 pct. i 2019 til 32 pct. i dag. Andelen af medlemmer, der har svaret ”ved ikke”, er faldet fra 10 pct. i 2019 til 3 pct. i dag.

Det Radikale Venstre, DF og Enhedslisten skriver, at den folkelige modstand er i forvejen meget stor. Senest viste en undersøgelse fra Jysk Analyse i 2023, at kun 28 pct. af borgerne i Aalborg kommune foretrækker en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse blev politisk besluttet den 28. juni 2021, da et bredt flertal i Folketinget indgik aftale om Infrastrukturplan 2035. Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance og Kristendemokraterne var alle del af delaftalen om etablering af en 3. Limfjordsforbindelse. Siden er Nye Borgerlige og Kristendemokraterne udtrådt af Folketinget, mens Moderaterne er kommet til.

Den 18. december 2023 vedtog Region Nordjylland at afgive et positivt høringssvar til anlægsloven og den tilhørende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse med stemmerne 32 for og 5 imod, mens 4 var fraværende. Det samme gør sig gældende for Aalborg Kommune, hvor et bredt flertal på et møde den 10. januar 2024 i Aalborg Byråd endnu en gang beslutter at støtte anlægsloven og den dertilhørende miljøkonsekvensvurdering med stemmerne 23 for og 7 imod, mens 1 var fraværende.

Der er altså en bred politisk opbakning bag projektet både lokalt og på landsplan. I et repræsentativt demokrati som det danske, må det være udtryk for et bredere ønske om forbindelsen.

Transportministeriets rolle er at udmønte den politiske aftale af 28. juni 2021. I denne sag vil det være anlægsloven, som herefter skal behandles i Folketinget.



2. Lovforslaget

2.1. Note til loven

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at Note 1 er forkert, og at loven ikke gennemfører EU-direktiver.

*Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at en medlemsstat i den lov eller bekendtgørelse, der gennemfører et EU-direktiv er forpligtet til at henvise til direktivet ved en notehenvi-
ning (i lovens titel med reference til EU-tidende). Hvis og i det omfang en anlægslov fraviger den danske gennemførelse af et EU-direktiv, skal der derfor indsættes en implementeringsnote. I et sådant tilfælde udgør anlægsloven den konkrete og påkrævede gennemførelse af direktivet, hvilket skal fremgå af notehenvi-
ningen.*

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, implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, sidstnævnte for så vidt områdebeskyttelsen. Statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov er ikke omfattet af bekendtgørelsen, jf. § 1. For projekter omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 3, skal implementeringen derfor ske ved anlægsloven for det pågældende projekt.

Da anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse er omfattet af vejlovens § 17, stk. 3, sker implementeringen af artsbeskyttelsen i dele af habitatdirektivets art. 12, art. 13 og art. 16 ved anlægsloven. Anlægsloven implementerer ligeledes områdebeskyttelsen i habitatdirektivets art. 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 art. 5, der reguleres efter national lovgivning.

Miljøkonsekvensrapporterne 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.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at fodnoten i lovforslaget er korrekt.



2.2. Projektet (Lovforslagets § 1)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen finder, at § 1 er alt for upræcis til at gengive et retvisende billede af projektet, og at kortbilaget er utilstrækkeligt, da hverken borgere eller beslutningstagere kan se, om vejen omfatter deres ejendom.

Transportministeriet bemærker, lovforslagets § 1 i sin opbygning følger tilgangen i tidligere anlægslove på Transportministeriets område, hvilket også betyder, at anlægslovens anvendelsesområde er aktivitetsrelateret (funktionelt), idet loven finder anvendelse på udførelsen af det pågældende statslige anlægsprojekt, herunder hvilken linjeføring der med henvisning til kortbilaget kan udføres med hjemmel i anlægsloven.

Transportministeriet henviser til den detaljerede beskrivelse af projektet i lovforslagets punkt 3.1.

2.3. Bemyndigelse (Lovforslagets § 2)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen finder, at § 2 er for upræcis til at opfylde krav om en tilladelse og skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelig VVM-tilladelse. Borgerbevægelsen finder, at bemyndigelsen er for omfattende og uklar.

Indledningsvis skal Transportministeriet bemærke, at opbygningen af lovforslaget for en 3. Limfjordsforbindelse følger den samme systematik, som ministeriet har benyttet sig af i efterhånden mange år.

Forslaget til § 2 vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv. Bemyndigelsen i § 1 indebærer, at transportministeren direkte med hjemmel i anlægsloven kan gennemføre og udføre de fysiske indgreb i naturen, som er en forudsætning for det ved loven tilladte anlægsprojekt.

Bemyndigelsen i § 2 skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværge- og kompenserende foranstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

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 § 3 sammenholdt med § 4, se nedenfor.

Transportministeriet fastholder på den baggrund ordlyden fra det lovforslag, som har været i offentlig høring.

2.4. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 3 - 4)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen finder, at §§ 3-4 er for upræcise og spørger, hvilke vurderinger, der er tale om, og hvilke afværgeforanstaltninger, der egentlig gennemføres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forslaget til § 3, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. Af lovforslagets § 4 fremgår det, at ved gennemførelsen af anlægsprojektet udfører anlægsmyndigheden afværge- og kompenserende foranstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger.

Som der er praksis for inden for Transportministeriets område, vil vedtagelsen af loven også udgøre godkendelsen af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet. Det betyder dermed også, at der ikke skal gives en administrativ tilladelse hertil.

Da der ikke skal gives en administrativ tilladelse til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet, skal lovforslagets § 3 sikre, at gennemførelsen af anlægsprojektet skal ske inden for rammerne af de miljøkonsekvensvurderinger, der er foretaget af projektet, herunder også de afværge- og kompenserende foranstaltninger som måtte være identificeret i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Loubemærkningernes punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser kortlægger systematisk eksisterende forhold og beskriver konsekvenser i anlægs- og driftsfasen på baggrund af de udførte væsentligheds- og konsekvensvurderinger af anlægsprojektet. Punkt 9 giver efter Transportministeriets vurdering en fyldestgørende og retvisende beskrivelse af de miljø- og naturmæssige konsekvenser af lovforslaget. Men bemærkningerne kan og skal ikke være en 1:1 gengivelse af hele den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport med dertilhørende baggrundsrapporter.

Miljøkonsekvensrapport af 2021 og supplerende miljøkonsekvensrapport af 2023 er udarbejdet i overensstemmelse med vejlovens §



17 g. 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. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet udføres afværgeforanstaltninger som forudsat.

Transportministerier bemærker, at lovforslagets punkt 9 gengiver miljøkonsekvensrapporternes 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. Der er bl.a. beskrevet afværgeforanstaltninger i punkt 9.2.4. Landskab og visuelle forhold, 9.3.5. Arkæologi og kulturarv, 9.5.4 Støj og vibrationer, 9.7.5 Bilag IV-arter, 9.8.4 Målsatte vandløb og søer, 9.9.4 Marin vandkvalitet, 9.11.4 Marin bundfora og fytoplankton, 9.13.4 Marine pattedyr, 9.14.4 Fugle, 9.17 Geologi og grundvand og 9.19 Forurennet jord.

Der henvises derudover til Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapporter fra henholdsvis 2021 og 2023.

Transportministeriet finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på lovforslagets § 3 og § 4.

2.5. Fravigelse af anden lovgivning (lovforslagets §§ 5-6)

2.5.1. Samarbejde med myndigheder

Aalborg Kommune tager til efterretning, at loven fraviger anden lovgivning. Kommunen understreger i den forbindelse, at det gode samarbejde mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i VVM-fasen og efterfølgende fase med supplerende undersøgelser forventes at fortsætte i detailprojekterings- og anlægsfasen, herunder også om myndighedsmæssige forhold.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd ønsker, 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.



Geohav finder det uhensigtsmæssigt, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser i en nærmere bestemt sag. Ved en overtagelse af øvrige myndigheders beføjelser tilsidesætter man disse øvrige administrative myndigheders kompetencer - nødvendige fagkompetencer, hvis fravær kan resultere i væsentlige påvirkninger på miljøet samt på menneskers sundhed.

Andelsboligforeningen Marina Fjordparken bemærker, at eneste begrænsning i transportministerens beføjelser er, at det skal ske inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, som netop kun er en vurdering. Dermed fremstår transportministerens bemyndigelse ubegrænset og magtfuldkommen. De tilstødende lovgivninger og regelsæt sættes ud af spil.

Transportministeriet bemærker, at med Folketingets vedtagelse af loven, giver Folketinget også transportministeren bemyndigelsen til at gennemføre projektet i forslaget til § 1. Det er ikke ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at anlægslove indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes sædvanlige administrative godkendelser. Der kan eksempelvis henvises til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Skjern, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022 og lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn, jf. lov nr. 1424 af 17. december 2019.

Konkret skal anlægsloven 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. Baggrunden for at fravige visse bestemmelser i anden lovgivning er bl.a. at sikre gennemførelse af projektet som vedtaget af Folketinget og sikre fremdriften i gennemførelsen. Baggrunden for at afskære administrative klageadgange er ligeledes at sikre projektets fremdrift, da en klage med opsættende virkning i forhold til et stort anlægsprojekts komplekse tidsplan indebærer for høj risiko for såvel forsinkelser som fordyrelser.

I lovforslagets kapitel 3 med overskriften "Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange" 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.

Endvidere fremgår det af forslaget til § 5, stk. 3, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

Det fremgår derudover af bemærkningerne til lovforslaget (de almindelige bemærkninger under punkt 3.5.2), at den lovgivning, som er fraveget, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne. 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.

2.5.2. Grundlag for fravigelse af anden lovgivning

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker, anlægsloven ophæver funktionsadskillelsen i statsadministrationen og giver Transportministeriet uindskrænket magt. Borgerbevægelsen 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 ”varetagelse 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.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at med lovforslagets §§ 5 og 6 tilsidesættes relevant miljølovgivning, som efter lovvedtagelsen skal varetages af Transportministeriet, de facto vejdirektoratet. Miljøstyrelsen bevarer dermed ikke sine myndighedsbeføjelser. Derudover fjernes klageadgangen ifm. vedtagelse af lovforslaget. Begge dele kan få store miljømæssige konsekvenser for grundvandet og drikkevandet i området, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, særligt set i lyset af forpligtelserne i vandrammedirektivet og hensynet til sikring af rent drikkevand i fremtiden.



Transportministeriet skal understrege, at en vedtagelse af anlægsloven ikke betyder, at miljølovgivningen tilsidesættes.

Anlægsloven vil – efter sædvanlig praksis for anlægslove på Transportministeriets område - 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, herunder de planlagte afværgeforanstaltninger.

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 tilladelseskra v i planloven, kystbeskyttelsesloven, lov om foruren et 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. Den del af plan-, natur- og miljølovgivning mv., der ikke foreslås fraveget i lovforslagets § 5, gælder fortsat for anlægsprojektet.

Folketinget vedtager som lovgivende myndighed et anlægsprojekt, der såvel formelt som indholdsmæssigt opfylder kravene i den



fravegne lovgivning med Transportministeriet som ansvarlig udøvende myndighed.

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 i lovforslagets § 5 ikke var fraveget. Som det også fremgår af bemærkningerne, er der ikke tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveauet i de pågældende bestemmelser.

Med vedtagelsen af anlægsloven godkender Folketinget miljøvurderingsrapporterne, herunder giver godkendelse i henhold til habitatdirektivets art. 6, stk. 3, og til fravigelse af artsbeskyttelsen for så vidt odder, hvor lobemærkningerne om forudsatte afværgeforanstaltninger udgør det faglige grundlag for godkendelsesbeslutning, herunder på baggrund af den foretagne miljøkonsekvensvurdering.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen stiller spørgsmål til, hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurennet havbunds sediment med asbestfibre og andre tungmetaller, og om kommunen skal finansiere de øgede udgifter.

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at det fremgår af den supplerende miljøkonsekvensrapport, at der er analyseret prøver af sediment fra 33 prøvetagningssteder i Limfjorden, og at der ikke er konstateret asbest i det sediment, der skal opgraves, jf. anlægslovens punkt 9.9.2.

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

2.5.3. Afskæring af klageadgang

Aalborg Forsyning bemærker, at ved at afskære klageadgangen til anden administrativ myndighed vil det være nødvendigt at anlægge en retssag, hvilket er forbundet med betydeligt flere omkostninger.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd ønsker, at de foreslåede indskrænkninger i borgernes mulighed for at indklage afgørelser for andre administrative myndigheder udgår af lovforslaget.



Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen erindrer om Århus-konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang afskæres, mangler en præcision om, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene. § 6, stk. 2 og stk. 3 udgør en krænkelse af VVM-direktivets art. 9a. Hvordan kan det forsvares at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love? Borgerbevægelsen spørger, om det skal gøres muligt at varetage usaglige hensyn og udøve magtfordrejning, og mener at der er behov for, at Ankestyrelsen fører tilsyn med netop Aalborg Kommune.

Transportministeriet bemærker, 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.

I forhold til spørgsmålet om at afskære klageadgange ved lov bemærker Transportministeriet først og fremmest hertil, at det ikke er ualmindeligt, at administrative klageadgange fraviges i anlægslove til store anlægsprojekter på Transportministeriets område. Baggrunden for at afskære administrative klageadgange er at sikre projektets fremdrift, da en klage med opsættende virkning i forhold til de store anlægsprojekters komplekse tidsplaner indebærer for høj risiko for såvel forsinkelser som fordyrelser.

Hertil kommer den mere principielle betragtning, at væsentlige spørgsmål vedrørende projekter, der er vedtaget ved lov af Folketinget, bør behandles ved domstolene og ikke ved et administrativt klageorgan.

Afskæringen af administrativ klageadgang ændrer således ikke ved, at der forsat er mulighed for at gå til domstolene.

Bestemmelser, som ikke er fraveget, forsat gælder for anlægsprojektet, hvilket betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. Anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse er et stort og komplekst anlægsprojekt, der samtidig er af stor



betydning for at sikre en bedre fremkommelighed og for bilisterne i regionen og i 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.

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 drift mv. af vejanlæg-gene.

Om afskæringen af de kommunale tilsynsmyndigheder bemærkes det, at det foreslås i § 6, stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

I de specielle bemærkninger står der bl.a. følgende om baggrunden til forslaget i § 6, stk. 6, at:

“Lovforslagets § 6, stk. 1, fraviger særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.”

Forslaget ændrer ikke ved, at myndighederne som skal træffe afgørelse i en sag, fortsat vil skulle leve op til de almindelige regler for offentlige myndigheder, herunder forvaltningslovens regler og de uskrevne forvaltningsretlige grundsætninger.

I forhold til Århus-konventionen bemærkes det, at den 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 24. februar 2020 om offentlighed i forvaltningen).



For så vidt borgerdeltagelse har miljøvurderingsrapporterne været i offentlig høring, jf. punkt 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 § 12, stk. 1, hvor § 12, 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.

2.5.4. Call-in

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker transportministerens call-in beføjelse er alt for omfattende. At den ophæver funktionsadskillelsen i den statslige administration.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i lovforslagets § 6, stk. 3, foreslås, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Forslaget skal bl.a. være med til at sikre, at transportministeren har mulighed for at overtage en konkret sag i det tilfælde, at en kommune eller statslig myndighed ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Det er også set i tidligere anlægslove, at transportministeren er blevet bemyndiget til at overtage en konkret sag. Der kan bl.a. henvises til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023 og lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022.



Bestemmelsen er kun tiltænkt at skulle anvendes i yderste tilfælde, hvor hensynet til projektets fremdrift tilsiger det. Det afspejles også ved, at det endnu ikke har været nødvendigt i forbindelse med andre anlægsprojekter at gøre brug af muligheden for at overtage en konkret sag.

2.6. Ledninger (lovforslagets §§ 7-9)

2.6.1. Gæsteprincippet

Ole Færch bemærker, at forslaget til § 7 er i strid med det alment anerkendte gæsteprincip. Her er der ikke tale om, at eksisterende ledninger er gæster, og udgifter til flytning kan derfor ikke pålægges ledningsejeren men skal afholdes af projektet.

Energinet finder det er uklart om miljøkonsekvensvurderingen også omfatter afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter, og det er uklart for Energinet, om de omtalte supplerende miljøkonsekvensvurderinger har været i høring hos Energinet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet 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 § 7, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden.

Gæsteprincippet regulerer 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 § 7 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 § 7. Det er Transportministeriets vurdering, at § 7 ikke er i strid med det ulobbestemte gæsteprincip.

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.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets §§ 7-9 ændres.

Aalborg Forsyning bemærker, at der i § 8, stk. 2, tildeles transportministeriet hjemmel til at påbyde ledningsejer at foretage ledningsarbejder nødvendig for gennemførelse af anlægsarbejdet, hvis ikke parterne kan blive enige. Selskabet er bekymret for hvordan hjemlen anvendes, og at det bør fremgå, hvilke kriterier der skal til før Vejdirektoratet kan anmode transportministeren om at udstede påbud.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Vejdirektoratet skal som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, bl.a. i lov om udbygning af statsvejnettet og lov om udvikling af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning.

Bemærkningerne giver ikke anledning til at ændre lovforslaget.



Energinet finder det er uklart, om miljøkonsekvensvurderingen også omfatter afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter, og at det er uklart, om de omtalte supplerende miljøkonsekvensvurderinger har været i høring hos Energinet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det som udgangspunkt er op til ledningsejer at indhente de nødvendige myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsarbejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet. Ledningsomlægning er desuden beskrevet i kapitlet om Planforhold i miljøkonsekvensrapport november 2021.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport har desuden været i offentlig høring i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 og har været tilgængelig via link på høringsportalen. Vejdirektoratet oplyser desuden, at direktoratet har henvendt sig direkte til Energinet i forbindelse med høring af den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

2.6.2. Ekspropriationshjemmel til ledninger

Energinet bemærker, at man tilsyneladende ikke har iagttaget en kommentar i december 2021 til høring over samme lovforslag vedrørende hjemmel til at ekspropriere til omlægning af el-transmissionsanlæg grundet et vejprojekt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget regulerer det konkrete statslige anlægsprojekt. Derudover fremgår det af ministeriets høringsnotat fra marts 2022, at der efter Transportministeriets opfattelse er ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet i bekendtgørelse af lov om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (el-sikkerhedsloven). Høringsnotatet er tilgængeligt på høringsportalen (høringsårs 2021/2022). På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at anlægsloven bør indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet.

2.6.3. Ledninger på søterritoriet

Aalborg Forsyning bemærker, at de ikke enige med Transportministeriet i, at gæsteprincippet finder anvendelse på ledninger anbragt på søterritoriet. Ledninger er anbragt efter tilladelse fra miljøministeren, hvorfor vilkårene for flytningen må afgøres ud fra indholdet af tilladelsen. Aalborg Forsyning finder at retsstillingen for ledninger placeret på søterritoriet er væsentlig anderledes, end det er



tilfældet for vejlovens gæsteprincip samt det ulovbestemte gæsteprincip, og at det bør udgå lovforslaget, at gæsteprincippet finder anvendelse ved ledninger placeret i 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 anlægsprojekt. 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 finder på den baggrund ikke anledning til at ændre lovforslaget.



2.7. Støjisoleringsordning (lovforslagets § 10)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker, at forslaget § 10, stk. 1, om facadeisolering er for upræcis. Hvornår er man "særlig støjramt"? De grænser, 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 i stk. 2 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 seneste praksis for motorvejsprojekter, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget. Hvor etablering af støjafskærmning ikke vurderes at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.

Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug.

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. Der ydes tilskud til støjisolering af helårsboliger med et støjniveau over 63 dB med henblik på forbedring af støjniveauet indendørs.

Transportministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at lovfæste ordningen, se de specielle bemærkninger til § 10. 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 § 10 ændres.

2.8. Finansiering (lovforslagets § 11)

Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen bemærker, at hjemlen forekommer uforenelig med kommunerne grundlovssikrede ret til selvstyre og lokalitetsprincippet, og stiller spørgsmål om dette er singularer lovgivning i strid med grundloven. Borgerbevægelsen finder, at § 11, stk. 2, er uklar for så vidt angår den økonomiske fordeling mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd giver udtryk for, at der er en del uafklarede spørgsmål angående Aalborg Kommunes tilskud og udgifter, som kun får dem til at frygte, at det er endnu værre, end det ser ud. Den fremlagte anlægslov vil kunne påføre Aalborg Kommune væsentlige udgifter til eksempelvis støjafskærmning ved Hasseris og Sofiendal Enge.

Anita Corpas m.fl. bemærker projektets omkostninger på 7,3 milliarder kroner, herunder Aalborg borgernes bidrag på 600 millioner, er bekymrende. Situationen forværres af, at omkostningerne til motorvejsprojektet er steget med 50 % over de sidste 10 år, mens den forventede gevinst er halveret.

Bente Schmidt Nielsen bemærker, at det undrer hende, hvorfor skatteborgere fra andre kommuner nord for Limfjorden ikke skal være med til at medfinansiere projektet.

Dicte Juul Schøt bemærker, at hun mener, at projektet bør stoppes, så pengene i stedet kan benyttes på den grønne omstilling.

Ole Færch tvivler på, at det kan være lovligt, at Aalborg Kommune medfinansierer projektet. En kommune må efter Kommunalfuldmagten ikke bruge penge på andet end kommunale formål, og det er en statsvej ikke. Herudover bemærker Ole Færch, at anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 5, er en nødvendig del af projektet og kan ikke lovligt betales af Aalborg kommune.

Jes Bælum bemærker, at der ikke er regnet på, hvad merudgiften bliver for fjernelsen af den asbest, som der er i området.

Transportministeriet bemærker hertil, at det følger af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, at Aalborg Kommune skal medfinansiere projektet med 600 mio. kr.



Forhøjelsen i anlægsbudgettet for projektet siden 2021 er alene et resultat af prisregulering. De samfundsøkonomiske effekter ændres kun marginalt ved prisreguleringer, da enhedspriserne – herunder for gevinsterne - også stiger i forbindelse med prisstigningerne i samfundet.

Med forslaget til § 11 gives der en eksplicit hjemmel til at Aalborg Kommune kan yde medfinansiering til anlægsprojektet. Transportministeriet kan ikke genkende påstanden om, at det skulle være retsstridigt at regulere, at en kommune skal bidrage med et beløb. Eksempelvis har man tidligere inden for love på Transportministeriets område reguleret, at kommuner skulle yde økonomiske bidrag. Der kan f.eks. henvises til lov om letbane Ring 3, jf. lov nr. 165 af 26. februar 2014 og lov om Odense Letbane, jf. lov nr. 151 af 18. februar 2015.

For så vidt angår bemærkningen til forslaget til § 11, stk. 2, så bemærker Transportministeriet, at bestemmelsen har følgende ordlyd: “Ønsker Aalborg Kommune, at en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 2, anlægges, afholder kommunen alle omkostninger forbundet hermed. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet omfattet af 1. pkt., reguleres nærmere i en samarbejdsaftale mellem anlægsmyndigheden og Aalborg Kommune.”

I § 1, stk. 2, bemyndiges transportministeren til at anlægge en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, hvis Aalborg Kommune tilvælger det. Der er tale om et kommunalt tilvalg til projektet, hvilket er baggrunden for forslaget til § 11, stk. 2. Da der er tale om et tilvalg, betyder det dermed også, at Aalborg Kommune ikke vil være forpligtet til at beslutte, at denne del af projektet skal gennemføres. Som det fremgår, vil betingelserne for afholdelsen af udgifter under anlægsarbejdet af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm skulle ske ved en aftale mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune.

Vedrørende forslaget om, at projektet bør stoppe, og pengene i stedet kan benyttes på den grønne omstilling, må Transportministeriet igen henvise til, at forslaget beror en politisk aftale herom. Det er således et politisk valg, at man ønsker at investere i en 3. Limfjordsforbindelse, som bl.a. skal være med til at sikre bedre fremkommelighed.

For en god ordens skyld bemærkes det, at forslaget til § 1, stk. 2, om bemyndigelsen til at anlægge en lokalvej med dertilhørende



bro til Egholm, hvis Aalborg Kommune tilvælger det, i høringsversionen af anlægsloven var § 1, stk. 1, nr. 5.

2.9. Domstolsprøvelse (lovforslagets § 12)

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen skriver, at der i § 12 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 tilgodeser ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces.

Transportministeriet bemærker, at efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af den nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens art. 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 miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens art. 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 søgsmålsberettigede parter, gælder dansk lovs almindelige regler 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 art. 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retlige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens art. 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille



tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, 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. 1521 af 8. december 2023 om fri proces) og Civilstyrelsens afgørelser i medfør heraf.

Tilsvarende bestemmelse findes også i andre love fra Transportministeriet bl.a. i lov om udbygning af statsvejnettet og lov om udvikling af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning.

2.10. Lovforslagets beskrivelser af FN's Verdensmål

Trafikalt Folkeparti bemærker, at det er green washing at påstå at man understøtter verdensmål nr. 9.4 12.3 og 12.5 ved at anlægge en af de mest råstofkrævende og CO₂-udledende motorveje i Danmark og bagefter prøve at minimere forbruget så godt man kan.

Delmål 11.6 ”negativ miljøbelastninger pr. indbygger skal reduceres” harmonerer overhovedet ikke med anlægget af denne motorvej, idet den øger brugen af bil.

Delmål 11.4 Indsatsen for at bevare kultur- og naturarv skal styrkes. Dette sker ikke ved at føre en motorvej hen over Egholm og reducere levevilkårene for sjældne dyrearter.

Steffen Thomsen bemærker, at i koblingen til FN's verdensmål virker det useriøst, at der i lovforslaget nævnes at Egholmforbindelsen vurderes at understøtte ikke færre end 10 af de i alt 169 delmål, og at bl.a. afværgeforanstaltninger for naturødelæggelser vurderes at have en positiv effekt på delmål 15.5 om at ”begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet”. Hvis man skulle leve op til delmål 15.5 skulle der ikke der ikke ødelægges natur både i Østerådalen og på og omkring Egholm med en motorvej.

Iben Parnell bemærker, at det at anlægge Egholm motorvejen vest om Aalborg/Nørresundby er meget modstridende i forhold til Verdensmål 3 da er der videnskabelig dokumentation for, at støj (og muligvis især motorvejsstøj) er sundhedsskadelig.



Michael Fast er ikke enig i Transportministeriets vurderinger af lovforslagets konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig, at flere anfører i deres høringssvar, at Transportministeriets vurdering af lovforslaget i forhold til FN's verdensmål ikke er korrekt. Transportministeriet er imidlertid ikke enige i kritikken og er fortsat af den opfattelse, at beskrivelserne af anlægsprojektet i forhold til FN's verdensmål er retvisende.

3. Anlægsprojektet

3.1. Vedrørende påstand om manglende undersøgelse af alternativ til Egholmforbindelsen

Det er et gennemgående tema i mange af høringssvarene, at det påpeges, at der er bedre alternativer til en forbindelse via Egholm, og det er ulovligt, at Vejdirektoratet ikke har alternativer med i sine supplerende miljøkonsekvensvurderinger, som var i offentlig høring i perioden fra den 7. december 2023 til den 11. januar 2024.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at spørgsmålet om anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse er en sag, som har pågået i mange år.

Den 29. januar 2009 indgik den daværende regering (Venstre og Konservative) en aftale om grøn transportpolitik med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. Det var en del af den politiske aftale, at der blev afsat midler til en afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse. Til det blev der afsat 10 mio. kr.

Vejdirektoratet sendte i juni 2011 en VVM-redegørelse i offentlig høring. Denne omfattede både en linjeføring via Egholm, via Lindholm og en østlig linjeføring.

I januar 2012 sendte Vejdirektoratet sin indstilling til Transportministeriet. Vejdirektoratets indstilling var, at en 3. Limfjordsforbindelse anlægges via Egholm. I Vejdirektoratets indstilling stod der bl.a. følgende:

”Egholmlinjen har flere miljømæssige konsekvenser end Lindholmmlinjen, da Lindholmmlinjen ikke berører øen Egholm, og Lindholmmlinjen er beliggende i større afstand end Egholmlinjen fra Natura 2000-områderne i den vestlige del af Limfjorden. Lindholmmlinjen vil til gengæld medføre et væsentligt indgreb i hele



Vestbyens bystruktur, og Lindholmlinjen er ca. 768 mio. kr. dyrere end Egholmlinjen. Med de i VVM-redegørelsen foreslåede afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag anser Vejdirektoratet alt i alt Egholmlinjen for at være en mere hensigtsmæssig løsning end Lindholmlinjen.

Vejdirektoratet anser Østforbindelsen – med en ny paralleltunnel øst for Limfjordstunnelen og med udbygning af E45 mellem Sønderbro Indføringen og Motorvejskryds Vendsyssel - som en mindre hensigtsmæssig løsning end Egholmlinjen, da størstedelen af den fjordkrydsende trafik i så fald vil være koncentreret omkring Limfjordstunnelen. En udbygning som i Østforbindelsen vil desuden medføre, at der sker en væsentlig mindre trafikal aflastning af Limfjordsbroen og Aalborgs bymidte end med Egholmlinjen.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske hensyn er det Vejdirektoratets vurdering, at Egholmlinjen er den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede løsning til en 3. Limfjordsforbindelse.”

Den 7. februar 2012 indgik den daværende regering (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) en aftale om elektrificering af jernbanen mv. med Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. Af den politiske aftale fremgår det, at Vejdirektoratet har præsenteret en VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse, som peger på tre forskellige linjeføringer: Egholmlinjen, Lindholmlinjen og en parallel tunnelforbindelse. Med henblik på så vidt muligt at skabe lokal klarhed omkring planlægning og arealudvikling var parterne enige om på baggrund af VVM-redegørelsen, at Lindholmlinjen fravælges.

Den 21. marts 2013 indgik den daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) en aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. med Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. Af aftalen fremgik det, at:

”Parterne noterer sig, at Folketingets Transportudvalg er blevet præsenteret for en teknisk gennemgang af en 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. på baggrund af den offentlige høring vedrørende projektet og behovet for afklaring af en række spørgsmål.

En ny 3. Limfjordsforbindelse er et stort og indgribende projekt, der vil påvirke trafikmønstrene markant. Parterne noterer sig, at der i forbindelse med høringen har været rejst spørgsmål om trafikberegningerne, og er enige om, at der foretages en opdatering



af de foreliggende trafikberegninger med den nye Landstrafikmodel. Dette vil skabe et opdateret grundlag omkring de trafikale konsekvenser af de to linjeføringer.

I 2014 offentliggjorde Vejdirektoratet rapporten ”Konsolidering af trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse”. Af konsolideringen fremgår det bl.a., at:

“Nærværende konsolidering har vist, at der er en vis usikkerhed om Limfjordstunnelens døgnkapacitet, og om den forventede vækst i trafikken fremover. Uanset usikkerhederne vurderes det dog, at kapaciteten i Limfjordstunnelen vil være fuldt udnyttet i myldretidsperioderne inden 2020.

Det er derimod sikkert, at trafikken gennem tunnelen er tæt på kapacitetsgrænsen i myldretidsperioderne, og at alternativet via Limfjordsbroen har nået sin tilsvarende kapacitetsgrænse. Med fortsat vækst i trafikken vil dette medføre mindre stigninger i rejsetiden for de daglige ture på tværs af Limfjorden, som trafikanterne til en vis grad kan indregne i transporttiden. Det er derimod vanskeligere på forhånd at tage hensyn til uheld og andre pludselige hændelser i og omkring Limfjordstunnelen, som allerede i dag giver længere tids forsinkelse og påvirker trafikafviklingen i store dele af Aalborg-området. Med øget trafiktæthed vil der gå længere og længere tid, inden trafiksituationen igen er tilbage i det normale leje.

Såvel Egholmlinjen som Østforbindelsen vil medføre en markant kapacitetsforøgelse for den fjordkrydsende trafik og Vejdirektoratet vurderer, at begge forslag vil reducere konsekvenserne af pludselige hændelser.

Det kan ikke udelukkes, at usikkerheden omkring transporttiden vil påvirke virksomheders lokalisering og begrænse muligheden for at tiltrække og fastholde arbejdskraft på tværs af Limfjorden.

Den nuværende version af LTM giver ikke mulighed for at efterprøve resultaterne af den samfundsøkonomiske beregning fra VVM-undersøgelsen i detaljer. Udtrækkene fra LTM viser dog, at de lavere vækstforudsætninger vil give væsentligt lavere tidsgevinster for begge alternativer, hvilket vil medføre en lavere samfundsøkonomisk effekt.

Resultaterne af konsolideringsberegningerne med LTM ændrer således ikke på grundlaget for Vejdirektoratets indstilling fra VVM-undersøgelsen om at en fremtidig 3. Limfjordsforbindelse



trafikalt og dermed samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssigt anlægges i Egholmlinjen.

Uanset det videre forløb vil der på relativt kort sigt være behov for afhjælpning af allerede konstaterede fremkommelighedsproblemer på E45 omkring Limfjordstunnelen. Derfor anbefaler Vejdirektoratet, at der udarbejdes konkrete projekter for de i afsnit 3.5 nævnte forslag til forbedring af fremkommeligheden. Alle forslag har en begrænset anlægsøkonomi og vurderes derfor at have en god samfundsøkonomisk forrentning - også selv om det senere besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse.”

Den 24. juni 2014 indgik den daværende regering (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. I aftalen står der bl.a. følgende:

”Parterne noterer sig, at der i forlængelse af den gennemførte VVM-undersøgelse af en 3. Limfjordsforbindelse er foretaget en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel. Grundlaget for de trafikale konsekvenser af de to tilbageværende linjeføringer er således blevet opdateret. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om linjeføring i Egholmlinjen.

Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km lang udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives.

Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.

Samtidig er parterne enige om, at der oprettes en pulje på 43,1 mio. kr. til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring.”

Socialistisk Folkeparti stod uden for denne del af den politiske aftale fra 2014.

Den 30. november 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance) aftale om



finansloven for 2019 med Dansk Folkeparti. Som et led i aftalen blev det aftalt, at der skulle foretages en opdatering af miljøkonsekvensvurderingen for en 3. Limfjordsforbindelse.

Af kommissoriet om opdateringen af miljøkonsekvensrapporten for en 3. limfjordsforbindelse følger det, at det vurderes relevant at give skitseprojektet, miljøvurderingen, afværgeforanstaltningerne, trafikberegningerne m.v. et grundigt eftersyn, men ikke at ændre på Egholmlinjens grundlæggende udformning, herunder placering af tilslutningsanlæg mv.

I februar 2021 sendte Vejdirektoratet sin opdatering af miljøkonsekvensvurderingen for Egholmlinjen.

Da der blev identificeret mangler i opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen i 2021 blev der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport af Vejdirektoratet. Denne blev sendt i offentlig høring i december 2023.

Transportministeriet bemærker således, at det ikke er korrekt, når det fra mange sider gøres gældende, at der ikke har været udført en vurdering af alternativet til en forbindelse via Egholm. Der indgik således alternativer i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport tilbage i 2011, som gav mulighed for at vurdere projektet i forhold til andre alternativer. I denne miljøkonsekvensrapport var der en vurdering af en linjeføring via Egholm, en linjeføring via Lindholm og en østlig linjeføring.

Der er ikke noget, der tyder på, at de relative vurderinger mellem de tre projekter ikke stadig holder.

På baggrund af opdaterede trafikberegninger blev en østlig linjeføring fravalgt i 2014. Siden da har det politiske opdrag til en eventuel 3. Limfjordsforbindelse – fra statslig side – således været, at den vil skulle gå via Egholm.

Der blev på den baggrund truffet en politisk beslutning om linjeføringen. Vejdirektoratet har efterfølgende foretaget en opdatering af miljøvurderingerne for Egholmlinjen, hvilket har udmøntede sig i en fuld miljøkonsekvensrapport og supplerende rapporter.

Dette er derfor også baggrunden for, at Vejdirektoratets opdatering fra 2021 er en opdatering i forhold til påvirkningerne af anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.



I forhold til Vejdirektoratets høring fra december 2023 skal Transportministeriet hertil bemærke, at der er tale om supplerende miljøkonsekvensvurderinger til miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Da der netop er tale om supplerende miljøkonsekvensvurderinger, så berører disse derfor også kun en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Borgerbevægelsen mod en forbindelse i Egholmlinjen anfører, at der ikke er hjemmel i lov, der berettiger parterne i et tilfældigt trafikforlig til at træffe beslutning om placering af en linjeføring. Borgerbevægelsen henviser bl.a. til, at politiske beslutninger ikke kan udgøre et gyldigt fravalg af brugbare linjeføringer, og at trafikforligene er indgået uden iagttagelse af en række EU-direktiver.

Transportministeriet skal bemærke, at ministeriet forstår, at Borgerbevægelsen mener, at det er ulovligt, at et stort flertal i Folketinget træffer beslutninger om linjeføringer for kommende statsveje. Imidlertid skriver Borgerbevægelsen ikke, hvem der så skal træffe den beslutning, hvis den efter Borgerbevægelsens vurdering skal være lovlig.

Ministeriet vurderer, at det netop ligger i kernen af en demokratisk proces, at politikerne på et oplyst grundlag træffer den beslutning. Ved forskellige linjeføringer kan Vejdirektoratet opstille fordele og ulemper ved de forskellige løsninger samt komme med deres faglige indstilling til, hvilken løsning de foreslår. Det må imidlertid i sidste ende være en politisk afvejning, hvilket projekt der er et ønske om.

Dette afspejler sig også i, at det følger af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., at det ved lov bestemmes, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Anlægget af en ny statsvej beror altså på, at et flertal i Folketinget skal vedtage en lov herom.

Derudover bemærker Transportministeriet, at politiske aftaler indgået af partier i Folketinget ikke er omfattet af kravet om miljøvurdering. Politiske aftaler er ikke juridisk bindende for aftalparterne, og tredjemand kan ikke støtte ret på infrastrukturplaner.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at i lovforslagets afsnit 3.4.2.1, fremstilles det fejlagtigt, at Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-undersøgelsen fra 2011 vurderede forskellige fjordkrydsningsmetoder for Egholmlinjen, inklusiv en boret tunnel eller en



sænketunnel under hele Limfjorden, for at minimere miljøpåvirkning og støj. Dette stemmer ikke. En boret tunnel blev overvejet udelukkende for Lindholmlinjen, som ikke blev valgt. Derimod blev en sænket tunnel under hele Limfjorden for Egholmlinjen ikke grundigt undersøgt, kun en forlængelse nær Egholms sydside.

Transportministeriet skal bemærke, at COWI i 2010 gennemførte en vurdering af mulighederne for en boret tunnel under hele Limfjorden både i tracéet for Egholmlinjen og Lindholmlinjen.

3.2. Anden linjeføring

Mange høringssvar omtaler, at man i stedet for at anlægge en ny linjeføring via Egholm i stedet skal vælge en østlig linjeføring. Her anføres det fra mange sider, at man bør udvide den eksisterende Limfjordstunnel. Som argumenter påpeges det bl.a., at det vil være væsentligt billigere og hurtigere at anlægge.

Af indkomne høringssvar er bl.a. indkommet følgende kommentarer:

Vestbyens Samråd bemærker, at beslutningen om en linjeføring via Egholm blev truffet i 2014. Det virker som om man ikke er klar over, at der er sket meget siden den beslutning blev truffet i trafikaftalen i 2014. For det første er der bygget mange boliger, erhverv og universitetet er udvidet meget mod øst i Aalborg, for det andet har man nu placeret supersygehuset her.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd opfordrer til, at lovforslaget trækkes tilbage, og der gennemføres en fornyet VVM-proces, hvor relevante alternative løsninger undersøges - herunder alternativer med et ekstra østligt tunnelrør og andre forbedringer af vejkapaciteten samt alternativer uden etablering af mere motorvejskapacitet.

Flere høringssvar foreslår, at man i stedet for at etablere en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm anlægger den såkaldte "Citytunnel", som foreslået af Anker Lohmann-Hansen og Otto Anker Nielsen.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet udleder af de mange høringssvar, at der synes at være en temmelig bred enighed om, at der er et behov for at foretage en udbygning af mulighederne for at krydse Limfjorden i et køretøj. Spørgsmålet om at etablere en yderligere krydsning af Limfjorden ved Aalborg har således også pågået i mange år.



Anlægsloven tager udgangspunkt i det projekt, som et bredt flertal af Folketingets partier har aftalt i forbindelse med Infrastrukturplan 2035; nemlig en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm. En aftale som ligger i forlængelse af den politiske aftale tilbage i 2014 om, at linjeføringen skulle gå via Egholm.

Det politiske valg tilbage i 2014 skete på baggrund af betydelige forudgående undersøgelser, herunder også undersøgelser af forskellige linjeføringer. Valget af linjeføringen tilbage i 2014 betød også, at en daværende arealreservation langs E45 kunne opgives, og dermed også give en vished for de ejendomme, som var berørt af arealreservationen.

Herudover bemærkes det, at anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil være til gavn for den regionale trafik i Nordjylland, men også for trafikken på de to eksisterende fjordforbindelser i Aalborg. Trafikken gennem Limfjordstunnelen forventes eksempelvis at blive reduceret med 24 procent ved åbningen af den nye fjordforbindelse. For trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby vil en 3. Limfjordsforbindelse medføre en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet.

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes ligeledes at begrænse trafikvæksten på E45 gennem Limfjordstunnelen. Blandt andet fordi den nye motorvej vest om Aalborg vil være i stand til at optage en stor del af den fremtidige vækst i vejtrafikken over Limfjorden. Dette vil være til gavn for bl.a. trafikanter med ærinde i den østlige del af Aalborg, og hvor Limfjordstunnelen er det oplagte valg.

3.3. Konkrete ændringsforslag til projektet

Ole Færch foreslår følgende:

- 1) Afkørslen ved Nørholmsvej droppes og erstattes af en afkørsel med forbindelse til Skelagervej idet der i området mod øst op til Hobrovej er store mængder af trafikskabende arbejdspladser, hvilket der ikke er i Vestbyen og Hasseris.
- 2) Hvis Nørholmsvejafkørslen bibeholdes foreslås tunnelen forlænget til et par hundrede meter syd for Nørholmsvej og forblive under terrænniveau, sådan at arealet mellem Nørholmsvej og kystlinjen efter retablering fortsat kan være et naturområde med forbindelse fra Hasseris Strandpark mod vest til Hasseris Skov og videre mod vest mod Nørholm og Klitgård.
- 3) Motorvejen mod syd efter Nørholmsvej lægges i terræn omkring kote 3 og forsynes på hele strækningen til motorvej E45



med en støjisoleret overdækning af glas, stål og aluminium.
Det er helt unødvendigt at lægge vejen på 3 meter høje
vejdæmninger.

- 4) Udfletningen ved Dall ændres til en sløjfe som foreslået af arkitekt Hans Jacobsen ifm. den tidligere høring.

DTL og DTL KRAN BLOK ERFAs foreslår, at man, så vidt det er muligt, undgår at bygge en tunnel, men i stedet vælger broløsninger, hvor der er fri højde fra vejbanen og opad.

Aalborg Kommune anmoder om en drøftelse om muligheden for, at en kapacitetsforbedring af den nordlige overledningsforbindelse mellem E39 rampeanlægget ved Høvejen og E45 rampeanlægget ved Bouet over Gl. Høvej og Høvejen, kan indgå som en del af anlægsprojektet og indskrives i anlægsloven, således at de trafikale forbedringer og muligheder som beskrevet i bemærkningerne til anlægsloven for alvor kan ske fyldest.

Dall Villaby Grundejerforening foreslår, at linjeføringen af motorvejen syd for Limfjorden flyttes længere mod vest og sydvest. Nordvendte ramper opgives og erstattes af tilslutningsanlæg nord for Dall Villaby.

Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej foreslår, at en evt. vestlig motorvej bør rykkes endnu længere mod vest og da slet ikke bue ind mod Hasseris Enge.

Erik Pedersen og Marianne Nielsen bemærker, at såfremt man mod al sund fornuft vælger at etablere en forbindelse vest om Aalborg, må man som minimum kræve, at etableringen sker med mindst mulig gene for beboerne i de berørte områder. De foreslår, at hvis man sænkede banestrækningen fra Lindholm i et halvrør med ca 2,5 m, ville det være muligt at sænke højden på hele motorvejsanlægget. Både ved sammenkoblingen med Thistedvej nær lufthavnen, og det vil være muligt at lade Høvejen gå hen over motorvejen, samtidig vil støj fra jernbanen også kunne reduceres.

Ligeledes er sammenkoblingen med E39 uforholdsmæssig dyr og arealkrævende. Der ønskes en nedlæggelse af det sydgående spor på en ca. 2,5 km lang strækning og etablering af en ny sløjfe ind over vores arealer. Det giver igen en motorvej i 6-7 meters højde, hvor det sydgående spor på E39 skal krydse den 3. Limfjordsforbindelses tilkobling. I planoplægget udarbejdet af COWI i samarbejde med Vejdirektoratet, kommune og amt i 1996, var der planlagt en "almindelig" tilkobling til E39, hvor man blot førte det nordgående spor fra 3. Limfjordsforbindelse henover og langs med E39. Denne



løsning er langt billigere, og man undgår at ødelægge et stort landbrugsareal.

Helt overordnet skal Transportministeriet bemærke, at det aktuelle anlægsprojekt beror på de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger, som Vejdirektoratet har gennemført. Størsteparten af de fremførte ændringsforslag er blevet vurderet og kommenteret i Vejdirektoratets høringsnotat om den opdaterede VVM-undersøgelse for Egholmlinjen (3. Limfjordsforbindelse) fra august 2021.

Herudover bemærkes det, at anlægsloven også udgør godkendelsen af de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger af projektet. Det betyder derfor også, at forslag til ændringer af projektet, som ikke har været miljøvurderet, ikke kan indgå i anlægsloven. Kendetegnende for de oplistede forslag er, at de ligger uden for de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet. Det vil derfor være i strid med reglerne, såfremt de indarbejdes i anlægsloven, når der ikke er kendskab til, hvilke miljømæssige konsekvenser det vil have.

Danske MotorCyklister, DMC anbefaler, at man i projekteringsfasen samt ved udførelsen ser helt bort fra anvendelsen af kabelautoværn i projektet. Dette begrundes i højere risiko for alvorlige personskader i forbindelse med uheld med motorcykler end ved traditionelt autoværn med B-profiler og Sigma-stolper.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ønsket viderebringes til Vejdirektoratet.

Henrik Bak foreslår, at man kan anlægge motorvejen med et væsentligt smallere tracé, og henviser til Vejregelhåndbog "Tværprofiler i åbent land" fra februar 2021 med de gevinster det vil give med reduktion af asfaltarbejder, jordforbedring med videre.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den endelig udformning af vejanlægget vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Det er aftalt, at projektet gennemføres som et motorvejsanlæg.

Ib Jul Pedersen bemærker, at en forbindelse over Egholm er den bedste og billigste løsning, men anlægget af en motorvej synes dog at være skudt over mål. I stedet bør det etableres som en kombineret landevej/motortrafikvej, hvilket også vil være billigere og give mindre trafikstøj. Med den løsning vil man også kunne lave til- og



frakørsel på Egholm, og dermed spare den særskilte bro fra Nørresundbysiden til Egholm væk.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, at den omfatter anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse, som består af anlægget af en ca. 20 kilometer lang 4-sporet motorvej via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord.

3.4. Samfundsøkonomi

3.4.1. Generelt

Flere bemærker, at projektets økonomiske gevinst er tvivlsom på grund af en lav intern rente, hvilket ikke engang tager højde for sundhedsmæssige konsekvenser som støjrelateret påvirkning af nye boligområder og tabet af bynære rekreative områder. Desuden peger flere på, at samfundsøkonomien vil være bedre, hvis man i stedet forbedrer kapaciteten på E45 gennem Aalborg.

Herunder er der bl.a. modtaget følgende bemærkninger:

SF i Aalborg bemærker, at det er problematisk, at man ikke har lavet opdaterede analyser af den samfundsmæssige gevinst ved alternative østlige løsninger, men fastholder gamle tal knyttet til Egholmlinjeføringen, hvor den interne rente kun lige er på et niveau, som får det til at være en samfundsmæssig rentabel investering.

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH (fælles høringssvar) gør gældende, at der bør laves langt flere følsomhedsberegninger på baggrund af projektets størrelse, pris, beliggenhed, indgribende karakter, miljøbelastning og kompleksitet.

Jyder Mod Overflødige Motorveje bemærker, at en svaghed ved analyserne er, at ikke-markedsprissatte effekter af trafikinvesteringerne er meget usikre, og der er en række effekter, som slet ikke opgøres og medtages i analyserne. Kort fortalt beregnes og prissættes nytteeffekterne af et vejprojekt ved hjælp af Teresa-modellen, og effekterne omsættes til monetære værdier (beløb i kr.) ud fra, hvad et antal adspurgte personer giver udtryk for, de er villige til at betale for en given effekt, eksempelvis kortere rejsetid. Sådanne fiktive beløb ("luftpenge") sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb, der er knyttet til den "virkelige" økonomi.



Trafikalt Folkeparti bemærker, at det umuligt kan være rigtigt, at projektet skulle have en positiv støjmæssig effekt.

Den Grønne Ungdomsbevægelse bemærker, at det virker uforsvarligt at 9 milliarder kr. skal afsættes til en halvtreds år gammel lunken lappeløsning med så lav en intern rente, at projektet rent økonomisk set er ekstremt uholdbart.

John Gade bemærker, at der er usikkerheder i de samfundsøkonomiske beregninger. Central er værdisætningen af sparet tid, hvor TERESA bygger på gamle spørgeskemaundersøgelser, som kun har spurgt en delmængde af befolkningen, og derfor kan være fejlbehæftet. Endvidere ses værdien af landbrugsproduktion over 50 år ikke at indgå i beregningerne. Der tænkes IKKE på ekspropriationsværdien, men på værdien af landbrugsproduktionen som den vil indgå i BNP og som derfor vil blive formindsket. Dette såvel landbrugsarealer, som bliver direkte fjernet på grund af motorvejen, som arealer, som indgår som erstatningsarealer.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at som det fremgår under punkt 5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er den samfundsmæssige forrentning beregnet til 3,5 procent, og nettoutidsværdien er opgjort til 624 millioner kroner (FFL-2023, indeks 125,86).

Som det fremgår af Vejdirektoratets notat om samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse, som ligger tilgængeligt på direktoratets hjemmeside, er de forventede trafikale effekter af den nye motorvej beregnet med Den Grønne Mobilitetsmodel og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, som følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

Der er derfor benyttet den metode for udregning af samfundsøkonomien i infrastrukturprojekter, som Vejdirektoratet benytter ved alle større projekter. Disse værktøjer udvikles løbende.

3.4.2. Tidsgevinster i forhold til samfundsøkonomi

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH (fælles høringssvar) bemærker bl.a., at anlægsudgifterne til projektet er steget med 689 millioner kr., hvilket burde medføre, at den interne rente på projektet faldt. Imidlertid har Vejdirektoratet ændret lidt på forudsætningerne, herunder bl.a. sat tidsgevinsten over 50 år op med 22,2 procent svarende til 1.112 millioner. Det har medført, at en intern rente på 3,5 er fastholdt.



Landbrug & Fødevarer bemærker, at ved anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse mindskes samfundsøkonomisk dyr spildtid, hvilket er afgørende for den fortsatte udvikling Nordjylland og den danske infrastruktur.

Business Danmark bemærker, at investeringer i infrastruktur betyder oftest kortere rejsetid. Når rejsetiden reduceres, kan det have stor betydning for arbejdsudbuddet. I henhold til den rapport som Region Nordjylland tidligere har lavet, vil en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm betyde, at rejsetiden i Nordjylland vil blive reduceret betydeligt og at der dermed vil blive et langt større rekrutteringsgrundlag for arbejdskraft, som er alt afgørende for virksomhederne.

Den sparede rejsetid kan arbejdskraften omsættes til øget fritid, øget arbejdstid eller en kombination af begge. En undersøgelse af effekterne i Danmark over en syvårig periode peger på, at pendlere veksler 17-25 pct. af den sparede rejsetid til øget arbejdstid og resten med fritid.

Dansk Erhverv bemærker, Aalborg Universitet har udarbejdet en analyse om, hvordan hændelser som trafikuheld påvirker godstransport. Analysen konkluderer, at omkostningen for godstransport ved hændelser som trafikuheld på kritisk infrastruktur under vurderes i samfundsøkonomiske analyser.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af Vejdirektoratets notat om samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse, som ligger tilgængeligt på direktoratets hjemmeside, at de forventede trafikale effekter af den nye motorvej beregnet med Den Grønne Mobilitetsmodel og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, som følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

Der er derfor benyttet den metode for udregning af samfundsøkonomien i infrastrukturprojekter, som Vejdirektoratet benytter ved alle større projekter. Disse værktøjer udvikles løbende.

Af Vejdirektoratets samfundsøkonomiske beregninger fremgår det, at brugereffekterne i form af tidsgevinster har en samlet effekt på 6.131 millioner kroner, hvilket er på højde med andre motorvejsprojekter. Tidligere var gevinsten på omkring 5.000 millioner kroner. Det er særligt det ændrede åbningsår, som har en effekt, da stigende trafik over årene leder til mere trængsel, og dermed har den 3. Limfjordsforbindelse et større potentiale for at mindske trængslen.



3.4.3. Afgifter i forhold til samfundsøkonomien

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH (fælles høringssvar) bl.a., ser man på de samfundsøkonomiske beregninger, så er det næststørste indtægtsbeløb 582 mio. kr. i form af afgiftskonsekvenser. Det er en følge af mere trafik med højere hastigheder, der forøger energiforbruget. Det på trods af at klimapolitikken tilsiger, at der skal spares på energiforbruget. Det er i øvrigt uklart, hvordan sammenhængen er mellem de 582 mio. kr. på den ene side, samtidig med at man på den anden side også omtaler, at der kommer flere elbiler, som ikke bidrager til kørselsafhængige indtægter.

Henrik Gjørtz betvivler Vejdirektoratets beregninger som viser en "Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone på 0,1" og henviser til, at der nævnes en gevinst på 582 mio. grundet antal øgede kørte km, hvilket medfører stigende afgifter for bl.a. benzin- og dieselaftgifter, hvilket ikke hænger sammen med den gradvise udskiftning af fossilmotorer til fordel for bl.a. el-biler.

HærvejsmotorvejNEJTAK bemærker bl.a., at de øgede omkostninger til brændstof- og elforbrug ikke med i beregningerne af bruger-effekterne.

De forøgede statsafgifter ved en 3. Limfjordsforbindelse i form af afgifter på drivmidler, registreringsafgift og moms er sat til 582 mio. kr. (Bilag 1). Derfor vil der være en merudgift til kørsel på ca. 1 mia. kr. (Benzinafgiften udgør ca. halvdelen af benzinprisen i dag). Det beløb skal komme fra husholdnings- og virksomhedsbudgetterne. De 1 mia. kr., fremgår ikke - hverken af baggrundsmaterialet eller udkastet til anlægsloven.

Brugernes meromkostninger består af meromkostninger til drivmidler nævnt under punkt 1, reparation af biler og lastbiler samt nyindkøb af disse. Samlet udgør omkostningerne ca 1.6 mia. kr. (1 mia. kr. fra punkt 1 og 627 mio. kr. fra tabel 1 i bilag 1).

Disse omkostninger er ikke udspecificeret i forhold til kørselsformål. Det vil sige erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at som det fremgår af Vejdirektoratets notat om samfundsøkonomiske beregninger for den 3. Limfjordsforbindelse, som ligger tilgængeligt på direktoratets hjemmeside, er de forventede trafikale effekter af den nye motorvej beregnet med Den Grønne Mobilitetsmodel og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, som følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.



Der er derfor benyttet den metode for udregning af samfundsøkonomien i infrastrukturprojekter, som Vejdirektoratet benytter ved alle større projekter. Disse værktøjer udvikles løbende.

Det følger af Vejdirektoratets gennemførte samfundsøkonomiske beregninger, at afgiftskonsekvenserne viser en gevinst på 582 millioner kroner, hvilket skyldes de øgede antal kørte km, der betyder et stigende afgiftsprovener til staten, eksempelvis benzin- og dieselafgifter. Modsat indgår det også i beregningen af afgiftsprovener, at der over den 50-årige beregningsperiode sker et fald i gevinsterne i takt med udfasningen af benzin- og dieslbiler.

3.4.5. CO₂ i forhold til samfundsøkonomien

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH (fælles høringssvar) og Klimabevægelsen bemærker, at udledning af 480.380 tons CO₂ med en pris på 5.000 kr. pr. tons vil give en udgift på 2.401.900.000 kr., som vil gøre projektet til en yderligere samfundsøkonomisk belastning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at CO₂-udledning fra anlægsaktiviteter ikke prissættes særskilt i den samfundsøkonomiske konsekvensberegning, jf. Manual for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet.

Det bemærkes, at omkostninger ved CO₂-udledningen implicit indgår i anlægsprisen i kraft af kvotesystem og afgifter.

3.5. Trafik

3.5.1. Generelt

Helt overordnet indgår det i mange høringssvar, at der er enighed om, at der er behov for yderligere kapacitet til at krydse Limfjorden.

I mange høringssvar påpeges det, at etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm - altså i den vestlige del af Aalborg - ikke giver mening. Alle de store arbejdspladser i Aalborg ligger i den østlige del af byområdet. Universitetet, Aalborg Portland, Aalborg Havn, Fibertex, Siemens Windpower, Bladt Industries og det kommende supersygehus.

Af indkomne høringssvar er der bl.a. peget på følgende af mere generel karakter:



Business Danmark bemærker, at de trafikale udfordringer for både borgere, arbejdskraft, erhvervsliv, turister og gods, der skal krydse Limfjorden, hober sig i stigende tempo op. Derfor håber de på handling fra Folketinget, så der hurtigst muligt kan blive vedtaget en anlægslov for den fastlagte Egholm linjeføring vest om Aalborg.

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH (fælles høringssvar) bemærker, at bilerne i myldretiden i gennemsnit kun har 1,05 person pr. bil. Det er imidlertid ikke oplyst i hverken miljøkonsekvensrapporten eller lovforslaget. Det afspejler, at der er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.

Herudover bemærkes det, at hvis hastigheden generelt sænkes til 80 km/t igennem hele byområdet, vil kapaciteten på motorvejen være højere end ved højere hastigheder. Det fremgår af en graf fra Vejdirektoratet, der viser, at det er tilfældet ved begge udgaver af Landstrafikmodellen.

Komiteen for 3. Limfjordsforbindelse NU bemærker, at den nye forbindelse vil skabe en øget tryghed i forhold til det nordjyske beredskab. Det gælder både for det generelle beredskab og ikke mindst for fremkommelighed til Nyt Aalborg Universitetshospital fra alle egne af regionen. Den ekstra kapacitet og de nye muligheder gavner også Hanherred, Thy, Mors og hele den mobilitet, der påvirkes af den fjordkrysende trafik. De påpeger, at for mange virksomheder har Limfjorden fungeret som en barriere. Endvidere er nordjyderne blandt dem, der pendler længst til arbejde, hvorfor det er vigtigt at sikre en god mobilitet.

Dansk Metal bemærker bl.a., at det haster med vedtagelsen og realiseringen af en 3. Limfjordsforbindelse. 39 procent af Dansk Metals medlemmer i Region Nordjylland sidder mindst én gang om ugen i kø i bilen på vej til arbejde. Her oplever næsten hver femte, at de kommer for sent pga. trængsel på vejene. For Dansk Metals medlemmer er fremkommelighed på vejene og for bilisterne helt afgørende for at de kan komme på arbejde til tiden. 35 procent af deres medlemmer i regionen har nemlig ikke mulighed for at anvende offentlig transport, da industrivirksomhederne i området ikke er dækket af offentlige trafikudbydere, og dermed er bilen eneste mulige transportform til og fra arbejde.

Cyklistforbundet Aalborg Afdeling bemærker, at forbindelsen på ingen måde vil skabe større sammenhængskraft i Aalborg/Nørresundby, men primært tjene som en måske 10 minutter hurtigere rute for borgere i Vendsyssel til shopping-lyksalighederne i City Syd samt give lidt hurtigere adgang til lufthavnen og sommerhusområderne langs nordvestkysten for alle, der kommer fra syd.



Mona Elisabeth Pedersen, Ulla Pedersen m.fl. bemærker, at en vestlig linjeføring kun vil være en fordel for Aalborg Lufthavn samt den allervestligste del af Vendsyssel/Hanherred, hvilket ikke burde opveje fordelene ved at lave en paralleltunnel.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at valget af en linjeføring via Egholm blev truffet politisk tilbage i 2014 på baggrund af en miljøkonsekvensrapport, som Vejdirektoratet havde i høring tilbage i 2011, samt en konsolidering af trafiktallene som Vejdirektoratet offentliggjorde i 2014. På baggrund af de undersøgelser var det vurderingen, at en vestlig forbindelse via Egholm var den bedste løsning.

Trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdets øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik. Forbindelsen vil derudover aflaste tilslutningsanlæggene på E45 syd og nord for Limfjorden, hvor der i dag opstår flaskehalse i rampekrydsene og tilbagestuvning på motorvejen som følge af manglende kapacitet til at rumme trafikmængderne. En 3. Limfjordsforbindelse vil aflaste disse tilslutningsanlæg og medføre en bedre trafikafvikling på E45.

Herudover bemærker Transportministeriet for så vidt angår spørgsmålet om udviklingen i Aalborg Øst, at beregningerne af 3. Limfjordsforbindelse i Landstrafikmodellen medtager opdaterede forudsætninger vedrørende befolkning og arbejdspladser herunder det nye universitetshospital i Aalborg Ø.

3.5.2. Vedrørende aflastning af eksisterende forbindelser

Dansk Erhverv bemærker, at trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg/Nørresundby gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser, som kan påvirke pendlingen og erhvervstransportens fremkommelighed negativt.



Skipper Samrådet bemærker, at med tilvæksten af indbyggere i Aalborg og den voksende bilpark er det klart, at byen ikke kan klare sig uden en aflastning af trafikken i og omkring Aalborg.

Region Nordjylland bemærker, at forbindelsen over Egholm vil effektivt mindske den trafikale sårbarhed ved Limfjordskrydsningen ved Aalborg og være til gavn for trafiksikkerheden.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at anlæggelsen af en ny forbindelse over Limfjorden er yderst nødvendig, da den nuværende trafikale infrastruktur ved fjordkrydsningen er enorm sårbar og belastet. Den nye limfjordsforbindelse imødekommer en stigende trængsel på tværs af Limfjorden, som allerede i dag er en stor udfordring for nordjyderne samt de nordjyske virksomheder og medarbejdere. Varer, som ikke kan nå sin destination til tiden, og medarbejdere, der sidder fast i trafikken, er hverdagskost omkring Limfjorden.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet er enig i, at det er vigtigt at sikre god fremkommelighed i hele landet, herunder også for krydsningen af Limfjorden omkring Aalborg, hvor det i dag kan foregå enten ved Limfjordsbroen i Aalborg centrum eller Limfjordstunnelen i den østlige del af Aalborg.

Anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse vil netop være med til at sikre bedre fremkommelighed.

Den Grønne Ungdomsbevægelse bemærker, at de ikke accepterer præmissen om, at Egholm Motorvej er nødvendigt for udviklingen i Nordjylland. For motorvejen vil aflaste trafikken meget lidt. Man forventer at ved åbningen af motorvejen vil der være samme trængselsproblemer på E45 som der er i dag.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ifølge trafikmodellen vil Egholmtunnelen blive benyttet af 36.200 køretøjer i et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2035. Trafikken vil bestå af bilister, som uden den 3. Limfjordsforbindelse enten ville benytte Limfjordstunnelen, Limfjordsbroen eller have undladt at foretage turen over Limfjorden. Den ekstra trafik, som skyldes ny eller forbedret infrastruktur, betegnes som et "trafikspring".

Tilsvarende viser trafikmodellen, at den 3. Limfjordsforbindelse aflaster Limfjordstunnelen med 23.600 køretøjer i døgnet sammenlignet med den beregnede trafik i 2035 uden en ny limfjordsforbindelse. Dermed kan der forventes en døgntrafik på 80.900 køretøjer i Limfjordstunnelen. På Limfjordsbroen opnås en mere



beskeden aflastning som følge af den 3. Limfjordsforbindelse. Her falder trafikken med 3.600 køretøjer pr. døgn.

Trafikalt Folkeparti bemærker, at kun 25 procent af den fjordkrydsende trafik er fjerntrafik. De sidste 75 procent skal til og fra Aalborg, området absolutte hovedby. Egholmforbindelsen vil være utilstrækkelig allerede fra åbningsåret. Der vil komme køer ved fjordkrydsningen i myldretiderne, og de vil vokse år for år i takt med, at trafikken vokser.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse vil være til gavn for den regionale trafik i Nordjylland, men også for trafikken på de to eksisterende fjordforbindelser i Aalborg. Trafikken gennem Limfjordstunnelen forventes eksempelvis at blive reduceret med 24 procent ved åbningen af en 3. Limfjordsforbindelse. For trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby vil en 3. Limfjordsforbindelse medføre en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet.

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forventes ligeledes at begrænse trafikvæksten på E45 gennem Limfjordstunnelen. Blandt andet fordi en ny motorvej vest om Aalborg vil være i stand til at optage en stor del af den fremtidige vækst i vejtrafikken over Limfjorden. Dette vil være til gavn for blandt andet trafikanter med ærinde i den østlige del af Aalborg, og hvor Limfjordstunnelen er det oplagte valg.

Herudover bemærker Trafikal Folkeparti, at den nye forbindelse på to spor ikke kan bære trafikken fra en vej på tre spor, der er fyldt med trafik. Det er derfor svært at forstå, at man omtaler, at den 3. Limfjordsforbindelse kan bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret.

Anker Lohmann-Hansen bemærker, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at: “den 3. Limfjordsforbindelse vil kunne bære trafikken, hvis Limfjordstunnelen er spærret, hvilket vil medføre en økonomisk besparelse for godstransport og reducere risikoen for, at trafikken går helt i stå i Aalborg By.”

Det er ikke korrekt. Et simpelt regnestykke med udgangspunkt i et eksempel fra Vejdirektoratet viser, at sker der en hændelse f.eks. klokken 7.30 i sydgående retning i Limfjordstunnelen, og man forstiller sig, at hele trafikken fra E39 og rute 11 ledes væk fra E45 og gennem Egholmtunnelen, da vil trafikken her bryde sammen, og tilsvarende vil ske på de to relevante afkørsler til Aalborg ved Annebergvej og Ny Nibevej. Trafikken fra Frederikshavnsgrønen på E45



vil ikke kunne slippe væk fra motorvejen og må pænt holde i kø ud forbi Vodskov.

Dan Brock-Faber m.fl. bemærker, det ikke er korrekt, at en 3. Limfjordsforbindelse vil kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen. Det er nemlig ikke muligt tilstrækkeligt tidligt at fravælge tunnelen, så der vil dannes meget lange kødannelser på begge sider. Der er desuden for de bilister, der har mulighed for at dreje fra, tale om en voldsom omvej.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ved en spærring af Limfjordstunnelen i dag er bilister nødt til at benytte Limfjordsbroen i Aalborg Centrum, da det er eneste alternativ der ligger tæt på. Der er her set bort fra muligheden for at krydse Limfjorden ved f.eks. Aggersund eller Hals-Egense.

Etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse vil således være et bedre alternativ end en situation, hvor alle vil skulle gennem Aalborg Centrum for at krydse Limfjorden.

Anker Lohmann-Hansen bemærker bl.a., at af lovforslaget fremgår det, at: "trængsel i myldretiderne på de to eksisterende limfjordsforbindelser ved Aalborg gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Byområdet øvrige vejnet har ikke så stor kapacitetsreserve til at afvikle omkørsel fra den ene til den anden forbindelse, når der er særlige omstændigheder som uheld eller vejarbejder. Derfor giver uforudsete hændelser på E45 betydelige tidstab for trafikanterne, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed."

Det er korrekt, men man mangler at skrive, at på trods af talrige opfordringer vil Vejdirektoratet ikke forholde sig til, at det med stor sandsynlighed vil være endnu bedre for en mere sikker fremkommelighed omkring Limfjordstunnelen, hvor der hvert år sker ca. 100 trafikuheld eller trafikale hændelser, at der sker en ombygning af E45 og den u hensigtsmæssige udformning, især omkring Limfjordstunnelen, som Vejdirektoratet ofte har fremhævet, er nødvendig. Kun ved at vælge alternativet med en udbygget E45 med et ekstra tunnelrør kan man opnå en kapacitetsreserve, der hvor der er brug for den og en strømlinet passage af Limfjorden.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven tager udgangspunkt i det projekt, som et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet i forbindelse med Infrastrukturplan 2035.



Det er Vejdirektoratets vurdering, at udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel fortsat vil være samfundsøkonomisk dårligere forrentet end den 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.

Thomas Johannsen påpeger, at trængslen på E45 er i godt en time i en periode om morgenen fra nord mod syd, og omvendt i en periode om eftermiddagen. Det kunne et ekstra rør håndtere bedre og billigere og uden de store omkostninger, der er ved en vestforbindelse, i forhold til støjpåvirkning af boligområder og ødelæggelse af rekreative, bynære områder.

Charlotte Pape bemærker, at man forsøger at fjerne fokus ved at fokusere på transittrafikken fra E45 syd mod Hirtshals og Jammerbugt. Denne trafik slipper for myldretidskøen, hvis der bygges en motorvej via Egholm. Men transittrafikken udgør kun ca. 25 procent af den fjordkrydsende trafik og en del skal jo mod Frederikshavn. Resten af trafikken vil fortsat få problemer.

Mathias Kristensen bemærker, at han tror på at det nuværende kapacitetsproblem kan løses ved at forskyde benyttelsen af de nuværende muligheder, til tidspunkter hvor der ikke er så mange andre bilister til stede.

Peter Birk Andersen bemærker, at den foreslåede løsning ikke vil løse de trafikale problemer, da årsagen til trængsel skyldes, at bilerne ikke kan komme væk fra afkørslerne på den eksisterende motorvej.

Lisbeth Andersen bemærker, at de trafikale problematikker i Aalborg langt hen ad vejen kan løses med fleksibel og ændret adfærd - alle behøver ikke at møde kl. 8.

Ifølge trafikmodellen vil den 3. Limfjordsforbindelse blive benyttet af 36.200 køretøjer i et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2035. Trafikken vil bestå af bilister, som uden den 3. Limfjordsforbindelse enten ville benytte Limfjordstunnelen, Limfjordsbroen eller have undladt at foretage turen over Limfjorden. Den ekstra trafik, som skyldes ny eller forbedret infrastruktur, betegnes som et "trafikspring".

Tilsvarende viser trafikmodellen, at den 3. Limfjordsforbindelse aflaster Limfjordstunnelen med 23.600 køretøjer i døgnet sammenlignet med den beregnede trafik i 2035 uden en ny limfjordsforbindelse. Dermed kan der forventes en døgnetrafik på 80.900 køretøjer i Limfjordstunnelen. På Limfjordsbroen opnås en aflastning som følge af den 3. Limfjordsforbindelse på 3.600 køretøjer pr. døgn.



En 3. Limfjordsforbindelse vil endvidere påvirke vejtrafikken i store dele af Nordjylland. Det gælder ikke mindst E45 Nordjyske Motorvej syd for Svenstrup og E39 Hirtshalsmotorvejen nord for Vestbjerg. En aflastning af den nuværende E39 nord for motorvejskryds Vendsyssel vil samtidig forbedre trafikafviklingen i hele motorvejskrydset, hvor der i dag er kapacitetsproblemer ved ud- og indfletningen mellem E39 og E45.

3.5.3. Trafikal påvirkning på lokale veje

Kolonihaveforeningen Strøybergs Minde bemærker bl.a., at Annebergvej er kolonihavernes link til resten af byen og til fjorden. Alle-rede i dag kan det føles utrygt at lade ungerne tage turen alene, for der er en del biltrafik på Annebergvej og bilerne kører hurtigt. Mil-jøkonsekvensrapporten viste, at der må forventes en fordobling af trafikken på Annebergvej, hvis vejen bliver tilkørselsvej til motorve-jen. Det vil uundgåeligt gøre det endnu mere uoverskueligt og far-ligt at krydse vejen.

Bestyrelsen for Bartholine Jørgensens Minde bemærker, at Anne-bergvej bogstaveligt talt bliver til en til- og frakørsel til motorvejen. Det bidrager til at trygheden ved at cykle til og fra kolonihaven bli-ver endnu ringere. Det samme gør sig gældende for børnene, som færdes til og fra kolonihaverne hver dag, eller som skal krydse An-nebergvej for at besøge Vestbyens Rideklub.

Katja Thomsen bemærker, at projektet vil få konsekvenser for af-kørsel på Nørholmsvej, som i forvejen er helt stoppet til. Det er ikke taget med i beregningerne.

John Mikkelsen bemærker, at Aalborg midtby er yderst forurenet som følge af tæt trafik og megen stillestående trafik. Som beboer tæt på Nørholmsvej er han meget generet af trafik fra bl.a. Sønder-holm og Nibe. Den nye Møhlholmsvej forlængelse vil klart hjælpe.

Anders Groth Rasmussen bemærker, at Egholmlinjen vil forårsage væsentligt mere trængsel på Annebjergvej, Nørholmsvej og Hasse-risvej i Aalborg og Thistedvej i Nørresundby. Der vil blive proble-mer for de trafikanter, der skal gennem Vadum, hvor råstoftrans-porter af sand fra Vadum skal frem.

Skolebestyrelsen på Vesterkærrets Skole i Aalborg bemærker, at alle beregninger viser, at en motorvej vest om Aalborg vil medføre mere trafik i lokalområdet i Aalborg Vestby. Her er flere veje i forvejen meget belastede. Yderligere belastning vil medføre en mere usikker skolevej for vores børn til og fra skolen.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at trafikberegningerne viser en markant, lokal stigning i trafikken omkring Mølholmsvej/Annebergvej, som følge af det nye tilslutningsanlæg ved Nørholmsvej. Omvendt vil flere lokalveje omkring Hasseris og Midtbyen 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. .

3.6. Lokale veje og stier

Aalborg Kommune noterer sig, at efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager transportministeren lokale veje og stier til Aalborg Kommune, som kommuneveje. Aalborg Kommune forventer, at der efter normal praksis laves en grænsedragning og der udarbejdes en overdragelsesaftale herom.

Transportministeriet skal bemærke, at Aalborg Kommune har været inddraget i skitseprojekteringen af tilslutningsanlæggenes rampekryds, samt udformning af omlagte veje og stier. De nærmere drøftelser om den præcise udformning og udstrækning samt tidspunkt for overdragelse af omlagte veje og stier vil blive aftalt mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet i overensstemmelse med Vejdirektoratets praksis herfor.

Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd ønsker at understrege, at skulle der komme en Egholmmotorvej, så er de ikke tilhængere af den 600 meter lavbro til 140 millioner kroner, der ligeledes er omtalt i lovforslaget. I forvejen har en eventuel motorvej i Egholmlinjen allerede alt for mange ødelæggende konsekvenser og vil ende med at koste borgerne i Aalborg kommune uoverskueligt mange penge. En udgift på yderligere 140 mio. for endnu mere ødelæggende vej vil kun gøre det værre.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det vil være et lokalt anliggende i Aalborg Kommune at beslutte, om man ønsker, at en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm skal anlægges i henhold til anlægslovens § 1. Anlægsloven forpligter således ikke Aalborg Kommune hertil.

Drastrup Beboerforening foreslår, at der i forbindelse med Drastrupstien etableres en bro over motorvejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet har gennemgået nuværende stier og drøftet behovet for rekreative forbindelser med Aalborg Kommune. På det grundlag er Sofiendal



Engsti prioriteret højere end Drastrupstien, der ikke anses for at have samme potentiale for benyttelse som Engstien, der føres under motorvejen i en tunnel. Vejdirektoratet vurderer, at stitrafikanterne på Drastrupstien kan benytte stier på Nibevej mellem Drastrup Hedevej og Dragstrup Skovvej uden væsentlig ulempe.

3.7. Øvrigt

Port of Aalborg bemærker, at det fremgår af side 19 og flere andre steder, at sedimentet transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup. Det er aftalt med Vejdirektoratet, at sedimentet deponeres i sedimentdepotet i Vester Hassing og i Rærup. Dette skal konsekvensrettes.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Aalborg Fjordudvalg over for Vejdirektoratet har givet udtryk for, at fjordudvalget gerne ser, at også sedimentdepotet i Vester Hassing benyttes.

Vejdirektoratet har besluttet at benytte depotet i Rærup, da depotet har en gældende miljøgodkendelse, og da depotet i Vester Hassing ikke har været benyttet i en årrække.

Hvis det efterfølgende besluttet at benytte sedimentdepotet i Vester Hassing, vil det blive behandlet som en projektændring efter vejlovens regler.

4. Miljø- og naturforhold

4.1. EU-retten

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, skriver at Vejdirektoratet har manglet hjemmel til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport indtil 2016, hvor VVM-direktivet blev implementeret i vejloven, og at Vejdirektoratet ikke før dette tidspunkt havde hjemmel til at varetage den lovforberedende fase vedr. et projekt, der skal vedtages ved anlægslov.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er korrekt, at Vejdirektoratet har manglet hjemmel før 2016. Som styrelse under Transportministeriet yder Vejdirektoratet bl.a. rådgivning og anden bistand til ministeriet og varetager opgaver vedrørende planlægning af statsvejprojekter, jf. også § 2 i daværende - og i nuværende - bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.



Projekter vedtaget ved anlægslov var tidligere formelt undtaget VVM-direktivets bestemmelser om en VVM-procedure og en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, jf. daværende artikel 1, stk. 5. Det gjaldt dog kun i det omfang, at målene med VVM-direktivet blev nået gennem lovgivningsprocessen. Projekterne var i praksis underlagt de samme materielle krav, som fulgte af VVM-direktivet, og der skulle ved statslige vejprojekter udarbejdes vurdering af projektets sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Dette indebærer, at statslige vejprojekter, der skulle vedtages ved anlægslov, gennemgik en miljøkonsekvens vurdering i samme omfang, herunder under inddragelse af offentligheden, som havde projektet været omfattet af VVM-direktivet.

Dele af VVM-direktivet har siden 2016 været implementeret i vejlovens kap. 2 a, miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg, jf. i øvrigt lovforslagets punkt 3.4.1 og punkt 10.1.

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 art. 8a, stk. 3, der blandt andet forudsætter overholdelse af art. 8a, stk. 6.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at miljøkonsekvensrapporterne, der indgår i det fremsatte lovforslag til anlægslov, er udarbejdet i overensstemmelse med VVM-direktivets regler.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen anfører, at betingelserne i habitatdirektivets art. 6, stk. 4, habitatdirektivets art. 16 og vandrammedirektivets art. 4, stk. 7, ikke er opfyldt.

Egholms Venner bemærker, at der på side 31 i de almindelige bemærkninger til loven står, at det er vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Det er en vurdering som Egholms Venner ikke er enig i. Projektet i den foreslåede form er ikke nødvendigt, og der findes alternativer til en linjeføring via Egholm.

Transportministeriet bemærker hertil, habitatdirektivets art. 6, stk. 4, omhandler den situation, hvor et projekt, på trods af at virkninger på Natura 2000 område vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. I denne situation skal medlemsstaten træffe alle



nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes.

Konsekvensvurderingen viser, at projektet ikke skader udpegningsgrundlag for Natura 2000-områder, hvorfor habitatdirektivets art. 6, stk. 4, ikke finder anvendelse. Der henvises til den supplerende miljøkonsekvensrapport kapitel 12 Natura 2000 konsekvensvurdering.

Transportministeriet skal desuden bemærke, at habitatdirektivet forpligter medlemslandene til at sikre en streng beskyttelsesordning for en række dyr og planter. Art. 12 vedrører beskyttelse af bilag IV-arter. Habitatdirektivets art. 16 giver en medlemsstat mulighed for at fravige art. 12, hvis fravigelsen er berettiget, og betingelserne herfor er opfyldt.

Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og en fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan art. 12 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art. De kompetente nationale myndigheder skal foretage de nødvendige sammenligninger og vurdere alternative løsninger i forhold til at fastslå, om der findes et tilfredsstillende alternativ til fravigelsen, dvs. om problemet kan løses på en måde, der ikke indebærer forstyrrelse af arten eller ødelæggelse eller forringelse af yngle- og rasteområder. Løsninger kan også omfatte målrettede bevaringsforanstaltninger for at mindske risikoen for skader, eller ved at stille alternative ynglesteder til rådighed for at lokke arten væk fra området. Ved vurderingen af om der findes en anden brugbar løsning i en specifik situation, bør der tages hensyn til alle økologiske, økonomiske og sociale fordele og ulemper. Selv om en foranstaltning kun er delvis tilfredsstillende, bør den gennemføres først, da den vil bidrage til at mindske eller afhjælpe problemet. Beslutningen om, hvorvidt en alternativ løsning er brugbar i en bestemt situation, skal baseres på forhold, der objektivt kan kontrolleres for f.eks. videnskabelige og tekniske oplysninger. Derudover må en fravigelse ikke hindre opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Det fremgår af anlægslovens punkt 3.4.2., at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesse, dvs. fravigelsen er begrundet i en af de årsager, der angives i art. 16.

Det fremgår af kapitel 4, Natur på land, i den supplerende miljøkonsekvensrapport, at der ikke findes dokumenterede afværgeforanstaltninger for odder. Vejdirektoratet har i samråd med



Miljøstyrelsen vurderet, at det er nødvendigt at fravige art. 12, jf. art. 16. Der er planlagt en række afværgeforanstaltninger med henblik på at sikre, at der ikke er oddere i det område, der skal inddrages til anlægsprojektet. Der er desuden i projektet indarbejdet en række foranstaltninger og tiltag for at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder til odder. Der vil således blive etableret nye yngle- og rasteområder for odder på det ca. 21 ha store landvindingsområde på den sydlige del af Egholm. Dette område færdigetales, inden det oprindelige område inddrages til projektet. Der henvises desuden til lovforslagets punkt 9.7.5.1.

Det fremgår af den supplerende miljøkonsekvensrapport 2023 kapitel 4, at projektet ikke vil hindre opretholdelse af odderbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Det fremgår som nævnt af anlægslovens punkt 3.4.2., at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.

Der henvises ligeledes til baggrundsrapporten ”Fravigelse for bilag IV-arten odder 2023”, hvor betingelserne er nærmere vurderet og behandlet.

Gennemførelsen af projektet kan derfor ske inden for rammerne af habitatdirektivets art. 16, stk. 1.

Transportministeriet skal derudover bemærke, at vandrammedirektivets art. 4, stk. 7, vedrører muligheden for at fravige fastlagte miljømål.

Det fremgår bl.a. af lovforslagets punkt 9.8, at Vejdirektoratet skal erhverve landbrugsareal for at reducere den eksisterende udledning af kobber og zink fra landbruget til de målsatte vandløb for at opveje tilførslen af de pågældende stoffer gennem udledning af vejvand samt midlertidig frigivelse af kvælstof som følge af gravearbejdet i Limfjorden.

Det fremgår af lovforslagets punkt 3.5.2, at Vejdirektoratet i forbindelse med gravearbejdet i Limfjorden vil søge tilladelse efter § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, og at i lyset af bl.a. anlægsprojektets samfundsmæssige værdi, den kortvarige periode, hvor der sker midlertidig frigivelse af kvælstof og den efterfølgende permanente reduktion i udledningen af kvælstof til Limfjorden, at der er tale om et særligt tilfælde, hvor der kan gives tilladelse.



På den baggrund er det vurderingen, at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet.

Transportministeriet henviser desuden til den supplerende miljøkonsekvensrapport fra 2023 og Vejdirektoratets høringsnotat.

4.2. Støj

4.2.1. Generelt

Der udtrykkes generel bekymring for projektets påvirkning i forhold til støj. I den forbindelse bemærker flere, at Aalborg i forvejen er Danmarks mest støjplagede by.

Herunder er der bl.a. fremkommet følgende bemærkninger:

Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd bemærker bl.a., at etableringen af motorvejen vil medføre, at flere borgere i Aalborg vil blive udsat for støj over den fastansatte grænseværdi på 58 dB og langt flere vil opleve støjgener, der overstiger WHO's grænseværdi på 53 dB. Dette vil ramme borgere i Hasseris, Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, Østerådalen, Dall, kolonihaver, rekreative områder og beboelse i Vestbyen, Egholm og Lindholm. Dette vil også påvirke disse menneskers sundhed negativt. I forhold til de mennesker, som i dag er hårdt ramt af støj, ville en direkte indsats i form af bedre støjskærme og lavere hastighed på motorveje i bymæssig bebyggelse have betydeligt større effekt en etablering af en ny motorvej i Egholmlinjen.

Bodil Rokkedal Johansen bemærker, at hen over Limfjorden og i Lindholm og Hvorup vil motorvejsbroen komme op i 4-5 m, hvilket vil udsætte byen for ekstra støj, særligt ved vestenvind.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet er meget optaget af spørgsmålet om støj. Det gør sig gældende i forbindelse med alle anlægsprojekter.

Miljøstyrelsen har fastlagt, at regulering af støj fra veje foregår med støjberegninger. Det er Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4, 2007 'Støj fra veje' og bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, jf. Bekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021, der foreskriver, hvordan støj fra veje skal beregnes og kortlægges bl.a. ved planlægning af større infrastrukturprojekter.



I vejledningen 'Støj fra veje' er det beskrevet, at der for vejstøj benyttes parameteren L_{den} , der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. Selv om vejstøj ikke er konstant over tid, er der en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi. Derfor bliver der ikke lavet støjberegninger for maksimalniveauet af støjen, fx i kortere perioder eller i myldretiden.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af en 3. Limfjordsforbindelse er der foretaget en vurdering af projektets støjpåvirkning. En opsummering af konklusionerne findes i lovforslagets almindelige bemærkninger under punkt 9.5.

Heraf fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger i beregningsområdet i store træk vil være uændret. Derudover viser støjberegningerne at støjafskærmningen langs den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et fald i den samlede støjbelastning inden for beregningsområdet (udtrykt ved støjbelastningstallet, SBT). Dette hænger primært sammen med, at støjpåvirkningen af et stort antal boliger i Dall Villaby reduceres ved etablering af støjskærme. Modsat vil boliger langs den 3. Limfjordsforbindelse opleve en forøgelse af vejstøjen efter anlæg af motorvejen. Det gælder blandt boliger i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, der vil blive udsat for en forøget støjpåvirkning, men stadig ligge under den vejledende grænseværdi på 58 dB. Det vurderes, at knap 1.100 boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, vil få en større forøgelse af støjen (over 6 dB), dog uden at alle boligerne vil blive udsat for en støjpåvirkning på 58 dB eller højere. Projektet vil altså have støjmæssige påvirkninger.

Støjberegningerne i miljøkonsekvensrapporten er gennemført med den nationale støjberegningsmodel Nord2000, og med de støjindikatorer, som er fastlagt i EU.

Specifikt vedrørende motorvejens placering i terrænet og støjens udbredelse over forskellige typer terræn (reflekterende) indgår dette 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 akustisk hårdt terræn, når Limfjorden passerer på lavbroer.

4.2.2. Metode

Chres Røndrup bemærker, at anlægsloven baserer sig på en miljøkonsekvensvurdering, der er baseret på Vejdirektoratets støjberegningsmetoder. Vejdirektoratet anvender metoder, der underdriver



støjkonsekvenserne, og ikke medtager de senere støjgener der kommer, når trafikprognosens trafiktal overstiges af de faktiske trafiktal. Støjberegningen fra 2011, hvorpå den politiske beslutning blev taget, er derfor også uigenkendelig med VVM 2023 støjberegningen.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker, at konklusionerne om støj beror på støjberegningsmetoder, der er utilstrækkelige, misvisende og uegnede til at beskrive de omboendes sundhed.

Danske MotorCyklister, DMC vil henlede opmærksomheden for behov for støjskærm på lavbroerne over Nørredyb, idet dækstøj - specielt fra passage af dilatationsfuger - samt motorstøj ved vind fra vestlig retning bliver transmitteret uhindret ind til havnefronten i både Aalborg og Nørresundby uagtet de gennemførte støjberegninger i en afstand på 1.000 meter på hver side af vejtracéet.

Transportministeriet bemærker indledningsvist, at Vejdirektoratet løbende arbejder med at indhente ny viden om støj, som bl.a. omfatter støjgener fra motorveje og byveje. Det er Miljøstyrelsen, der fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet og fastsætter grænseværdier. I miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet må direktoratet forholde sig til de pågældende grænseværdier i vurdering af støjpåvirkningen.

I projektet er der arbejdet på at reducere støjen mest muligt for naboerne langs den nye motorvej. Støjberegningerne i miljøkonsekvensrapporten er 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.

Det er som nævnt 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, 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. Motorvejens placering i terrænet og



støjens udbredelse over forskellige typer terræn indgår også i støjberegningerne.

Under punkt 9 i bemærkningerne til lovforslaget behandles påvirkninger på landskab og visuelle forhold, og den planlagte støjafskærmning (ca. 5 km støjskærm) er nævnt i tabel 9-15.

Transportministeriet henviser til Vejdirektoratets høringsnotat miljøkonsekvensvurdering fra 2021, og til Vejdirektoratets høringsnotat om den supplerende miljøkonsekvensrapport.

4.3. Støjafskærmning

Aalborg Kommune noterer sig, at der som en del af projektet anlægges støjafskærmning. I Aalborg Kommunes høringssvar til VVM-undersøgelsen i 2021 er der sat fokus på behovet for støjafskærmning i Hasseris og Sofiendal enge. Dette forhold anmoder Aalborg Kommune om også indgår i den tætte dialog i detailprojekteringsfasen.

Konkret spørger John Robert Andersen hvorfor den tidligere planlagte støjafskærmning fra Ny Nibevej til Nørholmsvej nu er fjernet.

Drastrup Beboerforening er bekymret for, at de foreslåede støjskærme igennem Drastrup ikke vil være tilstrækkeligt.

Morten Christensen bemærker, at han som husejer i Hasseris Enge er særdeles bekymret for de kommende støjgener fra projektet, og er af den opfattelse, at motorvejen placeres for tæt på eksisterende boligområder syd for fjorden og med kun en minimal støjsikring. Motorvejen burde placeres længere ude.

Kolonihaveforeningen Strøybergs Minde bemærker bl.a., at trafikstøjen på Annebergvej efter realisering af en vestlig 3. Limfjordsforbindelse vil øges med 3 dB. I dag er det kun de haver, der ligger i umiddelbar nærhed til Annebergvej som plages af trafikstøj, men vi frygter, at langt flere haveejere vil blive belastet, hvis Egholmlinjen realiseres.

Ejerforeningen Julius Posselts Vej 1A-1L bemærker, at foreningen meget gerne vil sikre sig, at Transportministeriet, i tilfælde af vedtagelse af anlægsloven, vil initiere, at man forebygger støjgener for de beboere, der bor i tæt afstand til en evt. forbindelse. Det er vel-dokumenteret, at støj kan have en negativ indflydelse på helbredet.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet vil have støjmæssige påvirkninger. Derfor indgår det også i projektet, at der skal etableres støjafskærmning ved flere sammenhængende boligområder. Højderne og udstrækningerne af støjskærmene er fastlagt ud fra en samlet vurdering af den støjreducerende effekt sammenholdt med omkostningerne.

Konkret omfatter anlægsprojektet ca. 5,3 kilometer nye støjskærme, som placeres langs E45. Ved Dall foreslås en støjskærm øst for E45 på ca. 1 km. Ved Dall Villaby foreslås en støjskærm vest for E45 på ca. 1,4 km. Ved Drastrup foreslås en støjskærm både øst og vest for motorvejen på ca. 1,4 km. Endelig foreslås ved Nørholmsvej en støjskærm øst for motorvejen på ca. 1,5 km.

Den helt præcise placering og udformning af de enkelte støjskærme vil først blive endeligt fastlagt i detailprojekteringen.

Foruden etableringen af støjafskærmning som er en del af anlægsprojektet, så foreslås det også, at der etableres en støjisoleringsordning. Der henvises til lovforslagets § 10. Konkret foreslås det, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet nævnt i forslaget til § 1, stk. 1, nr. 1-4. Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra motorvejen. Udpegningen sker ud fra facadestøjberregninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at hele motorvejen er taget i brug.

Transportministeriet bemærker, at støjafskærmning fra Ny Nibevej til Nørholmsvej ikke har være en del af anlægsprojektet.

Chres Røndrup bemærker, at støjdemningen langs den nuværende E45 ved Dall Villaby fratrækkes støjbelastningen (SBT) for den 3. Limfjordsforbindelse, hvilket er stærkt kritisabelt og misvisende, da denne markante støjreduktion ikke har virkning langs den 3. Limfjordsforbindelse. Dermed vildledes Folketinget.

Transportministeriet bemærker, at der i projektet er indarbejdet støjafskærmning langs den 3. Limfjordsforbindelse og langs E45. Dall Villaby bliver med projektet påvirket af støj fra både E45 og den 3. Limfjordsforbindelse, men den primære støjbelastning vil komme fra E45. Derfor giver det god mening af afskærme Dall Villaby, hvilket i øvrigt også stemmer overens med, at Folketinget har vedtaget et støjtillægsprincip i Infrastrukturplan 2035.



Formålet med støjtillægsprincippet er at fokusere på de afledte effekter i nærområderne.

4.4. Jordforurening

Region Nordjylland bemærker, at i henhold til jordforureningsloven kortlægger regionen, i samarbejde med de nordjyske kommuner, de grunde, hvor regionen enten forventer eller hvor regionen ved, at jorden er forurennet. Regionen finder, at vurderingen af jordforurening og drikkevand i miljøkonsekvensvurderingen tilfredsstillende belyst og bemærker, at der i både anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for miljøet.

Transportministeriet har noteret Region Nordjyllands bemærkninger og er enig i, at det er vigtigt, at der i forbindelse med anlægs- og driftsfasen gøres et grundigt arbejde for at mindske de negative konsekvenser for miljøet.

4.5. Asbest

I flere høringssvar påpeges det, at der er stærke bekymringer ved, at anlægsprojektet vil frigive asbest fra en række gamle asbestdeponier. Det samme gør sig gældende for frigivelsen af asbest i forbindelse med opgravningen i Limfjorden.

Herunder er der bl.a. fremkommet følgende bemærkninger:

Inger Marie Thorhauge m.fl. bemærker bl.a., at tænketanken Geohav hos Kystdirektoratet har fundet dokumentation for, at Klosterengen er et stort deponi, hvor bl.a. 95.000 tons eternit er deponeret blot i det område, hvor heliporten er, tæt på en kommende tilkørselsvej til Egholm motorvejen. En tiendedel af eternitten i området er asbest. Altså ligger der 9500 tons asbest på Klosterengen.

Geohav bemærker, at der er væsentlige fejl og mangler samt udeladelser i de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet i et område med asbestholdige materialer. Det er i et omfang af minimum 550.000 tons. Tekniske detaljer i resultaterne af de gennemførte undersøgelser åbner op for et mørketal på 133 ton asbest i de 700.000 kubikmeter blødbund, som skal bortgraves i forbindelse med anlæg af sænketunnelen.

Susanne Zimmer bemærker bl.a., at der ligger store deponier både nord og syd for Limfjorden og i tracéet for etablering af en Egholm motorvej. Der driver ved skift fra høj- til lavvande stumper af gamle



eternittagplader indeholdende asbest op både nord og syd for fjorden, ligesom der er fundet stumper på fjordbunden. Det er således usandsynligt, at der ikke er asbestfibre i fjordbunden.

Lisbet Hærvig bemærker bl.a., at hun ganske ofte ser asbestplader dukke op, når hun går tur ved fjorden. Nedgravningen af de store mængder asbestplader i 80-erne i blandt andet fjordområdet omkring Aalborg Vest, samt syd for Aalborg, er kendt og mange undrer sig over den manglende fokus på dette store problem fra Transportministerens side.

Michel Mignon, John Sloth m.fl. bemærker bl.a., at i over 12 år har man deponeret asbest affald langs med større dele af fjorden og ind i Hasseris å området. Deponi-tilladelsen var først gældende i 2 år, men man fortsatte deponeringen i flere år efter. Senere er asbesten flyttet rundt i hele området, bl.a. ifm. etablering af Renseanlæg Vest. Flytningen var vilkårlig og ikke dokumenteret, men ses på historiske luftfotos og huskes af de lokale.

Mona Dahms m.fl. bemærker bl.a., at asbestaffald bl.a. er deponeret i Dall, hvor ca. 84.000 tons er deponeret. Udgravning af disse områder i forbindelse med anlæg af Egholmmotorvejen vil med meget stor sandsynlighed rode så meget op i det deponerede asbestaffald, at asbest vil spredes over store områder, især i vandmiljøet, med stor risiko for at det dels ender i planter og fisk, hvorfra det fortsætter op i fødekæden, dels driver i land, tørrer op og spredes som asbeststøv.

Anita Corpas bemærker bl.a., at der er en påfaldende mangel på tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at håndtere og neutralisere asbestrisikoen i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette manglende sikkerhedsnet stiller arbejdere, beboere og det omkringliggende miljø i fare.

Borgerbevægelsen mod en forbindelse i Egholmlinjen skriver, at de er i besiddelse af øjenvidneberetninger fra mennesker, der har fyldt deponier op med asbestholdigt materiale og efter anvisning fra arbejdsgiver og kommune hældt det direkte ud i Limfjorden. Borgerbevægelsen angiver, at der er deponier indenfor tracéet på nordsiden og sydsiden af Limfjorden.

Lisbeth Gjørtz Fast gør opmærksom på, at 75 års eternitproduktion har gjort Aalborg og omegn til arneplads for asbestlossepladser, at Aalborg kommune og Region Nordjylland har mod lovlig forpligtigelse undladt at videregive yderst relevante oplysninger omkring områderne med asbestforurening, som derfor ikke er fyldestgørende kortlagt i VVM redegørelsen i forhold til anlæg af en 3.



limfjordsforbindelse i Egholmslinjen, at en motorvej med denne linjeføring på mindst 3 lokaliteter vil løbe direkte igennem asbestdeponier, og at asbestfibre er hypermobile og oralt indtag kan medføre forskellige kræfttyper i kroppens organer.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd mener, at der efter færdiggørelsen af VVM-undersøgelsen er kommet oplysninger frem, som tyder på en langt mere omfattende forurening af asbest i de områder, som vil blive påvirket af anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen den motorvej, end det fremgår af VVM-undersøgelsen. Det kan meget overraskende dokumenteres, at hverken Transportministeriet, Vejdirektoratet eller nogen anden myndighed eller andre relevante aktører på noget tidspunkt har indhentet eller gennemset de dokumenter i Rigsarkivet, som de gentagne gange er blevet gjort opmærksomme på dokumenterer, at der er deponeret adskillige hundrede tusinde tons asbestholdigt materiale inden for undersøgelseskorridoren for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmslinjen. Asbestforekomstens omfang og placering afdækkes og der bør udarbejdes en plan for håndteringen af dette affald i anlægsperioden, inden en eventuel anlægslov fremlægges for folketinget.

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at Vejdirektoratet har foretaget en omfattende vurdering af risikoen for at støde på asbestholdig jord eller anden forurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

Transportministeren har tidligere svaret på en række TRU-spørgsmål på baggrund af Borgerbevægelsens henvendelser vedr. en række deponier i Aalborg-området, som indeholder asbestholdigt materiale. Som det fremgår af bl.a. TRU-spørgsmål 207 berøres de konkrete deponier enten ikke af anlægsprojektet, eller vejene anlægges på dæmning for at undgå berøring med et deponi eller gravearbejde i samme.

Det fremgår af lovforslagets punkt 9.4, at der forud for anlægsarbejdet vil blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser på kortlagte arealer, samt arealer med jordopfyld, med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af eksempelvis bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljöhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

Transportministeriet skal påpege, at 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 fremgår af anlægslovens punkt 9.4.2., at luftforurening fra anlægsarbejdet ikke vurderes at medføre vedvarende påvirkning af menneskers sundhed, og konsekvensen for befolkningen og menneskers sundhed vurderes derfor at være begrænset. Støvgener som følge af jordarbejde, håndtering af grus og sand samt kørsel med maskiner og lastbiltransport ind og ud af området vil blive reduceret ved eksempelvis vanding, udlægning af køreplader eller tildækning. Støvpåvirkningen vurderes derfor at medføre en ubetydelig konsekvens for befolkningen og menneskers sundhed.

Der henvises også til den supplerende miljøkonsekvensvurdering kapitel 14, Forurenede jord, samt Vejdirektoratets høringsnotat hertil.

For så vidt bemærkningerne om asbestforekomster i Limfjorden bemærker Transportministeriet, at det fremgår af den supplerende miljøkonsekvensrapport, at der er analyseret prøver af sediment fra 29 prøvetagningssteder. Der er ikke konstateret asbest i det sediment, der skal opgraves, jf. anlægslovens punkt 9.9.2.

Der er fortaget visuel dykkerundersøgelse efter asbestholdige tagplader på havbunden i hele tracéet for sænketunnelen samt i tracéet for laubroerne over Nørredyb. Der er ved den visuelle undersøgelse ikke observeret stykker af tagplader.

Der henvises til afsnit 14. 3, Bundsediment i Limfjorden, i den supplerende miljøkonsekvensrapport samt Vejdirektoratets høringsnotat.

4.6. Natur og dyreliv

4.6.1. Generelt

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at der mangler aktuelle undersøgelser og vurderinger af påvirkningen på odderen, strandtudsen og flere flagermusarter, såvel som på yngle- og fourageringsområder. Det er vigtigt, at omtalte vurderinger foretages inden der gives tilladelse til projektet og anlægsloven vedtages.



Det Radikale Venstre, SF og Enhedsliste i Aalborg Byråd bemærker, at etableringen af motorvejen vil inddrage og ødelægge naturområder og forringe forudsætningerne for dyre- og fuglelivet både nord og syd for fjorden samt på Egholm. Vigtig natur vil få forringede vilkår og det gælder også for en række dyrearter - særligt fisk, fugle, flagermus og oddere. Den opdaterede VVM påviser endnu en gang, at der vil ske store naturødelæggelser i Østeraadalen, som næppe og i hvert fald kun på meget langt sigt kan erstattes af anden natur.

Borgerbevægelsen mod en forbindelse i Egholmlinjen skriver konsekvensvurderingen vedr. F1 mangler at medtage fuglenes faktiske fourageringsområde øst for F1, og derfor ikke overholder habitatdirektivets art. 6, stk. 3, jf. art. 7, og at Folketinget straks bedes forandlede, at fuglebeskyttelsesområdet formelt udpeges som omfattet af Natura2000-beskyttelse.

Partiet Frie Grønne bemærker, at anlægget af en Egholmmotorvej presser naturen. Vi har få procenter af vores arealer friholdt til vild natur, mange arter er truede eller i tilbagegang. Konkret vil motorvejen ødelægge Natura 2000 områder og inddrage 2.600.000 m² jord plus 900.000 m² til arbejdsarealer.

José Sanz bemærker, at det følger af EU's naturgenopretningslov, at naturområder skal repræsentere mindst 30 procent af landets samlede overflade inden 2030. For Danmark at nå det mål er allerede en kæmpe udfordring, som vil blive endnu sværere, hvis projekter som dette ødelægger de nuværende naturområder.

Egholms Venner bemærker, at der under punkt 3.1.11 står, at spunsning af byggegruben til tunnelportalen på Egholm udføres januar-juni, tidligst to år efter færdigetableringen af de nye yngle- og rasteområder, og spørger, om det betyder, at områderne er taget i brug af bilag IV-arterne?

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at Vejdirektoratet har foretaget konsekvensvurderinger i overensstemmelse med habitatdirektivets art. 6, stk. 3. Vurderingerne fremgår i den supplerende miljøkonsekvensvurderings kapitel 12, Natura2000 konsekvensvurdering samt af lovforslagets punkt 9.15 Naturkonsekvensvurdering. Det er vurderet, at anlægsprojektet ikke vil skade naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for N15 ((Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal), og at områdets integritet forbliver intakt. Projektet vil ikke forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for udpegningsgrundlaget for naturtyper og arter for N15.



Transportministeriet skal derudover bemærke, at habitatdirektivets bilag IV omfatter en lang række arter knyttet til det marine og terrestriske miljø. Ikke alle arter vil være relevante at beskrive og vurdere i forbindelse med et anlægsprojekt. Flere af arter er mere eller mindre almindelige i Danmark og vil kunne registreres uanset, hvor et anlægsprojekt placeres, f.eks. vil arter af flagermus, hvoraf alle er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, kunne findes overalt både i det åbne land og i byområder. Det er derfor ikke muligt at placere store tekniske anlæg, uden at der er arter på habitatdirektivets bilag IV i området.

Vurdering for odder, flagermus og strandtudse fremgår af kapitel 4, Natur på land, og vurdering for fugle i kapitel 11, Fugle, i den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Derudover henviser Transportministeriet til Vejdirektoratets høringsnotat om den supplerende miljøkonsekvensrapport.

4.6.2. Odder

Flere udtrykker bekymringer ved projektets påvirkning af oddere. Herunder er der bl.a. fremkommet følgende bemærkninger:

Enhedslisten Aalborg bemærker, at planerne for at "fordrive" odderne fra deres nuværende levesteder er særligt problematisk. Der foreligger ingen evidens for, at dette kan ske på en måde, som ikke forringer deres leve- og forplantningsvilkår væsentligt, og det vil i øvrigt også være i strid med EU's habitatsregler.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedsliste i Aalborg Byråd bemærker, at den supplerende VVM konkluderer, at der ikke findes afværgeforanstaltninger for odderen, der betegnes som en sjælden dyreart ift. EU habitatdirektiv. Da odderen er beskyttet af EU's habitatdirektiv, kræver etableringen af Egholm-motorvejen, at et folketingsflertal får lov til at anvende fravigebestemmelser i EU regulerede habitatregler.

Inger Thorhauge, Peter Thorhauge m.fl. bemærker, at anlægget af en motorvej over Egholm bør stoppe, da der lever flere odderpar, som er beskyttet af EU's habitatdirektiv. Odderen er ikke som andre pattedyr. Hunnen kan være drægtig flere gange om året. Hun har en "hvileperiode" på 40 dage og en brunstperiode på 20 dage, dvs. hun kan føde flere unger på et år. Når ungerne er født, ligger de nøgne og blinde i hulen i 30 dage og er helt afhængige af deres mor. Man kan altså ikke bare flytte dem. At ville skræmme moderen ville være dyrplageri, da ungerne er dybt afhængige af hende i



mindst de 30 dage og derefter op til et år. Det er både dyrplageri og ulovligt, da der er andre alternativer, som ikke er undersøgt.

Bodil Just bemærker bl.a., at når der i en miljøkonsekvensrapport bruges ordvalget ”væsentlig”, så er det meget alvorligt. Der er altså tale om, at eksperter med sikkerhed kan sige, at motorvejen har alvorlige konsekvenser for den lokale odders mulighed for at leve og yngle i området. De kan derimod ikke garantere, at foreslåede afværgeforanstaltninger vil virke, da man ikke har prøvet og dokumenteret det før. Da eksperterne er klar over, at anlægget og støjen fra motorvejen med stor sandsynlighed vil fordrive odderne fra området, er der søgt om fravigelse fra habitatdirektivet for påvirkningen af ynglelokaliteten for odder i både anlægs- og driftsfasen.

Liselotte Kirk bemærker bl.a., at det er rystende at høre om de metoder, man nu tager i brug for at skræmme odderne væk fra området på Egholm, hvor motorvejen skal gå. Man vil jage odderen, som er beskyttet af EU´s habitatdirektiv væk ved at udsende lyde fra dyr, som odderne er bange for. Desuden opfordres folk til at lade deres hunde skide og pisse der, hvor odderne har deres reder. Vil vanviddet da ingen ende tage. Det er dyrplageri og burde politianmeldes.

Bente Underbjerg bemærker bl.a., at afværgeforanstaltningerne er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan det i sig selv påvirker andre miljøforhold.

Lene Larsen bemærker bl.a., at da bortskræmningen af odder må anses som en forsætlig forstyrrelse jf. Habitatdirektivets artikel 12, litra b – så vil der også skulle meddeles tilladelse til denne aktivitet.

Borgerbevægelsen mener, at forslaget til håndtering af odder udgør en selvstændig overtrædelse af individbeskyttelsen i habitatdirektivets art 12, stk. 1, litra a, b og d, og der anvendes forbudte metoder og midler til indfangning og drab af odder.

Lone Thomsen bemærker, at forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er i strid med hundelovens § 4 og muligvis også § 8.

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at art. 12, stk. 1, litra a, omhandler forsætlig indfangning eller drab af bilag IV-arter, litra b forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer, og litra d har til formål at beskytte vigtige elementer af artens levesteder, f.eks. yngle- og rasteområder, der er afgørende



for at sikre artens gunstige bevaringsstatus. Odder er en bilag IV-art og omfattet af artsbeskyttelsen.

Habitatdirektivets art. 16 giver mulighed for at fravige art. 12 under særlige omstændigheder, hvis fravigelsen er berettiget, og betingelserne herfor er opfyldt. Der henvises til ministeriets svar under afsnit EU-retten.

Det er vurderet, at betingelserne for fravigelsen af art.12, jf. art. 16, er opfyldt. Fravigelsen vil ikke hindre opretholdelsen af den gunstige bevaringsstatus i odderens naturlige udbredelsesområde. Odderen er udbredt i Jylland. Ved Folketingets vedtagelse af anlægsloven gøres der derfor brug af habitatdirektivets art. 12. For så vidt påstanden om indfangning og drab af odder, skal Transportministeriet afkræfte dette.

Der er i projektet indarbejdet en række afværgeforanstaltninger og tiltag for at sikre, at der ikke er oddere i det område, der skal inddrages til anlæg af projektet. Der er desuden i planlagt en række ekstra foranstaltninger for odder for at kompensere for tabet af yngle- og rasteområde på Egholm. Der blive etableret nye yngle- og rasteområder for odder på det ca. 21 Ha store landvindingsområde med henblik på at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder til odder på den sydlige del af Egholm. Der henvises bl.a. til lovforslagets punkt 3.4.2 og 9.7.5.1, kapitel 4 i Vejdirektoratets supplerende miljøkonsekvensrapport, herunder baggrundsdokumentet Fravigelse af for bilag IV-arten odder, samt Vejdirektoratets høringsnotat til denne.

Transportministeriet bemærker, at § 4 i hundeloven vedrører pålæg til besidderen af en hund om, at hunden holdes indelukket eller lader den fjerne, hvis den forstyrrer de omboendes ro ved gentagen eller vedholdende gøen. § 8 omhandler besidderens erstatningspligt for den skade, hunden forvolder.

Det er Transportministeriets vurdering, at de planlagte foranstaltninger, herunder tilstedeværelsen af hund, til sikring af at der ikke er odder i det pågældende område, når arbejdet igangsættes, ikke er i strid med ovenstående bestemmelser i hundeloven.

4.6.3. Padder

Inger Thorhauge, Peter Thorhauge m.fl. bemærker bl.a., at strandtudserne er sjældne. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.



Lisbeth Fast bemærker bl.a., at hun har boet på sin ejendom siden 2003. På ejendommen er der strandtudser. Hun har løbende været i dialog med Vejdirektoratet om projektet. Hun forstår ikke, hvordan man kan konstatere, at det nemt kan lade sig gøre at sikre strandtudsens fortsatte eksistens i områder, hvor der skal bygges, selvom strandtudsens habitatområde er fjernet, og bortgravet under hele anlægsfasen. Herudover bemærker Lisbeth Fast, at afværgeforanstaltninger benyttes til at legalisere fjernelsen af dyrenes egen valg af habitat. Det hjælper ikke at tilbyde et areal, der er to gange større, hvis det ikke har den profil, som strandtudsens selv vælger.

Transportministeriet skal bemærke, at der i kapitel 4, Natur på land, i den supplerende miljøkonsekvensvurdering er foretaget vurdering for projektets indvirkning på strandtudse samt planlagte afværgeforanstaltninger, jf. også anlægslovens punkt 9.7.

Transportministeriet henviser desuden til Vejdirektoratets høringsnotat til den supplerende miljøkonsekvensrapport.

4.6.4. Fugle

Inger Thorhauge, Peter Thorhauge m.fl. bemærker bl.a., at Egholm-motorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde.

Vigga Høgh bemærker, at den lysbugede knortegås finder sin føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvøren. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og er desuden en art, som er meget følsom i forhold til støj.

Lisbeth Fast og Michael Fast bemærker, at der i lovforslagets almindelige bemærkninger er omtale af anlægget af en tunnel under punkt 3.1.3.2. Herudover der på side 28 en omtale af habitatdirektivets regler i artikel 6, stk. 3, og artikel 6, stk. 4. Hertil bemærker Lisbeth Fast, at projektet vil påvirke Natura 2000-områder, idet den lysbugede knortegås er en del af dette, og både hviler, søger læs og fouragerer i de områder, som Egholmtunnelen og lavbroen på den nordlige side. Forslaget til anlægsloven og miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld i beskrivelserne.



Transportministeriet bemærker hertil, at det af den supplerende miljøkonsekvensvurdering fremgår, at lysbuget knortegås forekommer i stort tal i Nibe og Gjøl Bredning og på Egholm. Arten fouragerer på ålegræs i lavvandede områder og vil som trækfugl fortrække fra de områder med anlægsaktivitet. Arten har gode muligheder for at finde egnede lokaliteter langs fjorden, og det vurderes ingen påvirkning. Transportministeriet henviser til kapitel 11, Fugle, i den supplerende miljøkonsekvensvurdering er foretaget vurdering for projektets indvirkning på fugle samt planlagte afværgeforanstaltninger, jf. også anlægslovens punkt 9.14, med det formål at undgå eller reducere negativ virkning på naturen. Der henvises desuden til kapitel 12, Natura 2000 konsekvensvurdering, samt til Vejdirektoratets høringsnotat til den supplerende miljøkonsekvensrapport.

Inger Thorhauge bemærker bl.a., at der findes slørugler og mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Transportministeriet henviser til, at det fremgår af Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2021 kapitel 19, Fugle, at hornmoseuglen meget sjældent yngler i Danmark. Der er ikke kendskab til ynglefund i umiddelbar nærhed af undersøgelseskorridoren. Mosehornuglen optræder derimod hyppigere som træk- og vintergæst og er registreret tilfældigt/uregelmæssigt ved Hasseris Enge og på Egholm samt rastende på overnatningsplads ved Lindholm Overdrev.

Ifølge den danske rødliste, som er en statusopgørelse for alle danske arter, så har sløruglen tidligere været kategoriseret som VU (sårbar), men efter fremgang er den nu i kategorien NT (næsten truet).

4.6.5. Flagermus

Inger Thorhauge, Peter Thorhauge m.fl. bemærker bl.a., at der findes flere slags flagermus på Egholm. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitatsdirektivets bilag IV, som omfatter dyre - og plantearter, som kræver streng beskyttelse.



Esbén Buch bemærker, at Egholms og Mølholmsøernes dokumenterede 10 arter af flagermus er naturfagligt vurderet en væsentlig forekomst i og ved Projektraceet for en påtænkt motorvej i Egholmlinjen. Jagende flagermus i den lyse skumring, inden solnedgang og tidligt på natten, indikerer ofte, at de flyvende flagermus kommer fra ynglekolonier. Esben Buch henviser også til et fagligt notat udarbejdet af DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i kapitel 4, Natur på land, i den supplerende miljøkonsekvensvurdering er foretaget vurdering for projektets indvirkning på flagermus samt planlagte afværgeforanstaltninger, jf. også anlægslovens punkt 9.7. og punkt 9.7.5.2. Derudover henviser Transportministeriet til Vejdirektoratets høringsnotat til den supplerende miljøkonsekvensrapport.

4.7. Erstatningsnatur

Mona Dahms bemærker, at ganske vist indeholder lovforslaget en omtale af såkaldt 'erstatningsnatur' i forholdet 2:1, men 21,2 ha natur, som ikke er tilgængelige for offentligheden, kan næppe siges at udgøre en 'erstatning', i hvert fald ikke for andre end odderne.

Derudover er det svært at gennemskue hvor i Aalborg og omegn det vil være muligt at finde 106 ha rekreative, grønne områder med den samme bynære beliggenhed som den natur, der ødelægges.

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

Enhedslisten Aalborg bemærker bl.a., at vigtig natur vil få forringede vilkår og § 3 beskyttet natur vil blive inddraget. Særligt er det værd at fremhæve, at der i Østeraadalen sker en permanent inddragelse af naturområder, som kun "vanskeligt og inden for en lang tidshorisont" kan erstattes. Såfremt projektet gennemføres, bør alle områder til erstatningsnatur, samt afværgeforanstaltninger for bilag IV arter, være beviseligt funktionsdygtige, før anlægsfasen påbegyndes.

Desuden finder Enhedslisten ikke, at der er grundlag for dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, da det på baggrund af analysen ikke er godtgjort, at der her er tale om "væsentlige samfundsmæssige interesser".



Da der her er tale om et projekt, som ved at flytte det østpå, vil blive både billigere- samt give mindre påvirkning af den omkringliggende natur, kan vi ikke se grundlaget for at der kan gives dispensation fra national- eller international lovgivning.

Danmarks Naturfredningsforening mener, at Vejdirektoratet skal pålægges krav om dokumentation for muligheden for genetablering af ødelagte naturtyper i nærheden af den natur som fjernes, før beslutning om motorvejen kan træffes.

Liv Hellevik, Marie Brandtoft m.fl. bemærker, at "erstatningsnatur" ikke findes i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsens – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Transportministeriet skal indledningsvis bemærke, at når der foreligger særlige omstændigheder, kan dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 gives bl.a. på vilkår om etablering af erstatningsnatur. Erstatningsnaturen bør om muligt være af samme type som det nedlagte naturareal og udlægges i nærheden af de områder, der berøres af projektet. Det fremgår bl.a. af Miljøstyrelsens vejledning om naturbeskyttelseslovens § 3-beskyttede naturtyper.

Transportministeriet skal bemærke, at det bl.a. fremgår af lovforslagets punkt 3.3.1, at der i projektet skal erhverves ca.119 ha til erstatning for den § 3 natur, som inddrages i forbindelse med projektet. Erstatningsnaturen færdigetableres to år, inden de oprindelige naturområder tages i brug for projektet.

Desuden erhverves yderligere ca. 62 ha landbrugsareal, der udlægges til varig natur. I projektet indgår således, at hvad der i dag er landbrugsareal, fremadrettet skal være naturområder.

Transportministeriet henviser til afsnit 4.5, Afværgetiltag, i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.



4.8. Rekreative områder

Enhedslisten Aalborg bemærker, at vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning.

Grundejerforeningen Færgemanns Vej og Engelunds Vej bemærker, at Hasseris Enge er et nyere parcelhuskvarter med mange børnefamilier. Det har været tydeligt under Covid 19, hvor mange borgere der reelt benytter området til en stille gåtur til fjorden eller ud over engen, hudluftning, leg, løbeture m.v. Mange borgere fra andre områder af byen søger også denne vej for at komme ud i det grønne. Det er et faktum, at de rekreative og grønne områder i Aalborg ligger mod vest og benyttes af hele byen.

Hasseris Grundejerforening bemærker, at både i anlægsfasen og i driftsfasen har en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm store negative konsekvenser for borgernes brug af de rekreative områder, der kendetegner særlig Hasseris-, Sofiendals- og Mølholmbydelen syd for fjorden og området vest for Kulturbroen og til Aalborg Lufthavn på nordsiden af fjorden, herunder stien til Verdens Ende. Hverken vandrere eller cyklister vil længere uhindret kunne tage turen i engene og langs fjorden, sådan som det er tilfældet i dag.

Kasper Kræmer bemærker, at vestsiden af Aalborg er af stor værdi for byens borgere. F.eks. Vester Fjordpark. Danmark er i forvejen fattig på naturskønne områder, og der bør ikke inddrages mere natur til etablering af flere motorveje.

Gitte Thorhauge bemærker, at et område fra Drastrup by, inklusive Drastrup Skov - med kæmpehøjen Odderhøj som det sydligste punkt og Hasseris Skov som det vestligste - hele vejen ud til fjorden benyttes som rekreativt område. Specielt er de nye søer ved Sofiendals Enge meget populære at vandre rundt omkring for områdets beboere, men også borgere fra Aalborgs andre kvarterer benytter stierne omkring søerne.

Thomas Johannsen, Peter Hjulmand m.fl. bemærker, at de bl.a. er imod en motorvej i Egholmlinjen på grund af den ødelæggende påvirkning den vil få på rigtig mange, bynære, rekreative områder - som forbindelsen vil ligge tæt på eller gennemskære.

Områder som mange anvender til gå-, løbe- og cykelture. Eller til kajak, roning, windsurfing, sejlsport og SUP. Der er en håndfuld ro- og kajakklubber, en SUP-/ surfkлуб, en vinterbadeklub og et par



sejlkubber ved fjordområdet nær Egholm. Plus, der er mange der bruger fjordområdet uden at være organiseret i en klub.

Det vil få en væsentlig negativ indflydelse på den oplevelse af ro og genopladning, som mange får ud af at færdes i områderne i dag. Det er ikke alene Egholm og fjordområdet omkring, der bliver påvirket væsentligt. Det er også Østerådalen, Drastrup Skov, den kommende klimapark i Sofiendal Enge, engarealerne vest for Hasseris, Hasseris Skov, Vestre Fjordpark, kystområderne nord og syd for fjorden, Lindholm Strandpark, Lindholm Å og kolonihaverne nordenfjords. Det er værdifulde, bynære, rekreative områder, som man burde bevare og beskytte. Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, så burde den linjeføring ikke have nogen gang på jorden, alene på grund af den store påvirkning linjeføringen har på rigtig mange, bynære, rekreative områder.

Kolonihaveforeningen Strøbyergs Minde bemærker bl.a., at det særlige ved den vestlige del af Aalborg er det rige fritidsliv, de mange rekreative muligheder og nærheden til fjordens uforstyrrede landskab. Det er denne grønne oase, vores kolonihaver indgår i, og vi glædes dagligt over de muligheder, det giver. Muligheden for at gå tur, at cykle, løbe, sejle, padle og svømme. Muligheden for at opleve naturen, dyrelivet, fuglene, at få jord under neglene og vand mellem tærerne.

En Egholmforbindelse vil endegyldigt ødelægge det uforstyrrede rekreative fjordlandskab i den vestlige del af Aalborg.

Transportministeriet skal samlet bemærke, at et stort anlægsprojekt som anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse vil påvirke rekreative områder.

I forhold til påvirkningerne i anlægsfasen står der i de almindelige bemærkninger til lovforslaget under punkt 9.4.2 bl.a., at påvirkning af de rekreative interesser i anlægsperioden kan være direkte i form af areal-inddragelse til arbejdsarealer, depoter mv. og indirekte som følge af støj og visuelle påvirkninger. De visuelle påvirkninger og støjpåvirkningen kan ændre oplevelsen af de rekreative områder i de perioder, hvor der foregår anlægsarbejde. Konsekvensen for de rekreative interesser vurderes dog at være moderat, da de fleste områder fortsat kan anvendes, og da det er muligt at bruge andre nærliggende områder.

I forhold til driftsfasen står der herom i de almindelige bemærkninger under punkt 9.4.3, at motorvejens påvirkning af de rekreative områder især vil være i form af støj. I nogle områder vil påvirkningen være betydelig, da der vil ske en markant stigning i



støjniveauet, ligesom støjen vil blive oplevet som fremmed og anderledes end den trafikstøj, som allerede findes. Samlet set vurderes det, at konsekvensen for de rekreative områder vil variere fra ubetydelig til væsentlig.

Der henvises desuden til Vejdirektoratets høringsnotat til miljøkonsekvensvurderingen 2021, Rekreative Forhold.

Friluftsrådet Himmerland-Aalborg bemærker, at hvis adgangsforholdene reduceres i driftsfasen, bør det beskrives, i hvilket omfang – geografisk såvel som tidsligt. Dertil bør de beskrives, hvilke tiltag der tages for at minimere de negative påvirkninger på friluftslivet.

Konkret ønskes der svar på, om det forventes, at de nuværende friluft aktiviteter tilknyttet kysten, herunder fritidsfiskeri, kan fortsætte uændret i anlægs- og driftsfasen? Hvordan bliver adgangsforholdene for bløde trafikanter, både til og fra øen, samt rundt på øen og til kystområderne i driftsfasen?

Henrik Mørch bemærker, at motorvejen er planlagt klods op af den sø, som Aalborg Vandski benytter. Projektet vil derfor også afstedkomme væsentlige støjgener og sikkert også dårlig luftkvalitet. Endvidere vil adgangen til klubben også blive besværliggjort - ikke mindst under anlægget af motorvejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at adgangen til vand-skiklubben vil blive opretholdt både under og efter anlægssperioden.

Aalborg Flugtskydningsforening bemærker, at de har deres faciliteter og aktiviteter på en af Aalborg Kommune ejet grund. Nærværende kommunale matrikel er i en sådan grad berørt af den nu planlagte linjeføring, at Aalborg Flugtskydningsforening ikke i fremtiden vil have mulighed for at drive foreningens aktiviteter og faciliteter videre på samme matrikel, men vil skulle anvise til andet areal i kommunen.

Aalborg Flugtskydningsforening ejer anlæg og bygninger på matriklen. Hvis konsekvensen bliver, at Aalborg Flugtskydningsforening skal anvise til andet areal i kommunen, vil dette have betydelige økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for Foreningen og dermed også Aalborg Kommune.

Det er Aalborg Flugtskydningsforenings ønske, at der ved den endelige beslutning om anlæggets beliggenhed nøje overvejes nødvendighedskravet for, at anlægget er placeret således, at matr.nr. 52b



og 58 a, Hvorup by og Sogn, i sin helhed ikke længere kan danne rammen om foreningens fremtidige virke, samt de økonomiske konsekvenser dette kan medføre i ekspropriationsmæssig henseende.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at høringsnotatet ikke behandler ekspropriation af konkrete ejendomme og rettigheder. De vil blive behandlet i forbindelse med endelig detailprojektering og projektets gennemførelse.

Det er en ekspropriationskommission, der gennemfører ekspropriationer af de arealer og ejendomme, der er nødvendige for at anlægge vejen.

Det er også ekspropriationskommissionen, der beslutter hvilke ejendomme, der bliver så berørt af vejanlægget, at de vil skulle eksproprieres i sin helhed. Ekspropriationskommissionen træffer ofte deres beslutning om totalekspropriationer af hele ejendomme i forbindelse med eller lige efter en detailbesigtigelse – hvor det endelige projekt besluttet og fastlægges ned i detaljen.

4.9. Råstoffer

Region Nordjylland bemærker, at regionen de seneste år har været i regelmæssig kontakt med Vejdirektoratet i forbindelse med deres planlægning og projektering af den 3. Limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratet har tidligere oplyst, at råstofforbruget i forbindelse med den 3. Limfjordsforbindelse forventes at blive ca. 4 mio. kubikmeter fordelt på forskellige råstofkvaliteter. Anlæggelse af den 3. Limfjordsforbindelse svarer til ca. ét års indvinding af sand, grus og sten i hele regionen. Region Nordjylland anser dette som en anselig mængde råstoffer.

Regionen opfordrer til, at muligheden for brug af sekundære råstoffer i anlægsfasen undersøges grundigt, så der i videst mulige omfang spares på de jomfruelige råstoffer.

Regionen har bemærket, at det fremgår af anlægsloven, at det forventes, at projektjord fra anlægsarbejdet kan anvendes andre steder i projektet og herved reducere mængden af råstoffer, der skal indhentes til anlægsprojektet. Dette ser regionen meget positivt på og opfordrer til, at anvendelsen af projektjord sker i videst mulige omfang.



Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at anvendelsen af råstoffer i forbindelse med anlægget af den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm rejser alvorlige bekymringer i forhold til Lov om råstoffer. Denne lovgivning fokuserer på bæredygtig brug af råstoffer, hvilket er et centralt aspekt, da råmaterialer er afgørende for økonomien, men samtidig begrænsede i mængde og har betydelige miljømæssige konsekvenser ved udvinding og forbrug.

Julie Jørgensen bemærker, at hun bl.a. er imod projektet på grund af det materielle spild. Alt grus der bliver brugt. Hvorfor spilde det vi har. De personer hvor gruset kommer fra bliver folk også mere bekymret for, for snart er deres by midt grusgrav.

Transportministeriet bemærker, at det i forbindelse med de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger også er vurderet på råstofforbruget. Herom står der i almindelige bemærkninger under punkt 9.18.2, at det opgjorte forbrug af råstoffer i anlægsperioden isoleret set vurderes til ikke at være problematisk ud fra et regionalt og nationalt synspunkt.

4.10. Grundvand med videre

Der er fra flere sider udtrykt stærke bekymringer ved, om projektet vil gå udover drikkevandsforsyningen i Aalborg Kommune.

Herunder er der bl.a. kommet følgende kommentarer:

Aalborg Forsyning bemærker, at der skal ske sænkning af grundvandet og med henvisning til Drastrup Kildepladser skal selskabet inddrages så tidligt som muligt i detailfasen for at sikre kildepladserne mod forringet kapacitet og indtrængende forurening. Forsyningen henviser desuden til, at ved erstatning for fredskov, hvor der er grundvandsbeskyttende tiltag, skal der findes arealer til erstatningsskov, der er til gavn for grundvandsbeskyttelsen.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at grundvandet i Aalborg Kommune, især ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, er afgørende for drikkevandsforsyningen til Aalborgs borgere. Et særligt problem er nødvendigheden af at sænke grundvandsniveauet under etableringsfasen, hvilket kan medføre risiko for indtrængen af forurenede vand. De foreslåede afværgeforanstaltninger i lovforslaget, herunder genudledning af overfladevand, er efter vores vurdering utilstrækkelige og skaber risiko for yderligere forurening, især fra vejtrafik. Manglen på en dybdegående vurdering af disse risici i miljøkonsekvensrapporten, navnlig i de boringsnære områder ved de almene vandværker, både under anlægs- og driftsfasen, udgør en



retlig bekymring og truer Aalborgs fremtidige vandforsyning. Det er derfor nødvendigt at der udarbejdes en mere omfattende og detaljeret undersøgelse, før en eventuel anlægslov kan vedtages.

Hans Høyer bemærker, at miljøkonsekvensrapporten fra 2023 viser, at vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, ikke kan opfyldes.

Inger Thorhauge, Vibeke Gade m.fl. bemærker, at man vil bygge motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm. Endvidere henviser de til, at Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har lagt en video op på Youtube vedrørende drikkevandsinteresser.

Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten i Aalborg Byråd mener, at grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne ved Drastrup udsættes for risiko for forurening både ved etableringen og i forbindelse med anvendelsen af motorvejen. Vandkvaliteten i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å vil blive påvirket negativt af forurenede vand fra motorvejen, herunder bl.a. ved mikroplast der tillige føres fra åer og vandløb til Limfjorden og videre ud i havet. Mikroplasts indvirkning på konsumfisk er endnu ikke fuldt ud klarlagt.

Jytte Andersen m.fl. bemærker, at et større uheld med for eksempel en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Anita Corpas bemærker bl.a., at en nedgradering af grundvandsbeskyttelsen kan have direkte og alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de tusindvis af borgere, som er afhængige af rent drikkevand fra disse kilder. Det er afgørende, at vi som samfund ikke kompromitterer adgangen til rent drikkevand, som er en grundlæggende menneskeret. Hun opfordrer til, at en omfattende genovervejelse af de foreslåede planer for den 3. Limfjordsforbindelse, med særlig opmærksomhed på beskyttelse af grundvandsressourcerne i Drastrup og Lindholm Høje.

Transportministeriet skal overordnet bemærke, at ved planlægning, udførelse og drift af et vejprojekt tages der særlige forholdsregler for at beskytte grundvandet og undgå forurening. Vejdirektoratet har været i tæt dialog med Aalborg Kommune og vil ved detailprojektering og i anlægsfasen fortsat være i tæt dialog med kommune, Aalborg Forsyning og berørte vandværker, så grundvandsressourcen og vandindvindingsboringerne beskyttes bedst muligt.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT) og vil være forsynet med en



lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden et udløb til vandløb og søer. Samtlige regnvandsbassiner bliver etableret med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet, og regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres med dobbelt bentonitmembran.

Det fremgår af lovforslagets punkt 9.17, at anlægsprojektet ikke vil forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse. Der er planlagt en række afværgeforanstaltninger, herunder etablering af et program til overvågning af grundvand.

Der henvises desuden til kapitel 13, Geologi og grundvand, i supplerende miljøkonsekvensrapport, november 2023, samt til Vejdirektoratets høringsnotat hertil.

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen bemærker, at anlægsloven ophæver beskyttelsen af grundvand/drikkevand i strid med vandrammedirektivet, og beslutninger udskydes i strid med VVM-direktivet til detailprojekteringsfasen. Ved etablering af Egholmmotorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge talsmand Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet.

Aalborg Forsyning henviser til at der er tinglyste dyrkningsdeklARATIONER repræsenterer en betydelig værdi økonomisk men også i forhold til beskyttelse af drikkevand, og at tab af rådighedsindskrænkninger skal kompenseres, ligesom 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.

Transportministeriet bemærker hertil, at til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder, og der kan også blive pålagt servitutter og byggelinjer, jf. punkt 3.3 i lovforslaget.

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.

Efter Vejdirektoratets overtagelse af de eksproprierede ejendomme vil de tidligere ejere ikke længere kunne råde over arealet til f.eks. dyrkning.

Transportministeriet skal derudover bemærke, at anlægsloven ikke ophæver beskyttelsen af drikke- og grundvand i strid med vandrammedirektivet eller grundvanddirektivet.

Der henvises desuden til kapitel 13, Geologi og grundvand, i den supplerende miljøkonsekvensrapport, november 2023, hvor også afværgetiltag fremgår, samt til Vejdirektoratets høringsnotat her til.

4.11. Limfjorden

Gregers Gregersen bemærker, at nord for Egholm hen over den smalle rende som hedder Nørredyb, skal motorvejen forløbe på en lavbro på piller. Denne bro vil med stor sandsynlighed påvirke vandgennemstrømningen i negativ retning, således at der i forbindelse med ekstreme vejr situationer, som vi kan forvente flere af pga. klimaforandringerne, vil opstå store oversvømmelser og en negativ påvirkning af biodiversiteten i fjorden.

Syd for Egholm skal øen udvides med 21,2 ha nyanlæg, hvilket på samme måde vil medvirke til nedsat vandgennemstrømning og deraf følgende stor risiko for samfundsødelæggende oversvømmelser. Disse konsekvenser vil gøre sig gældende for samtlige 18 kommuner, som afvander til Limfjorden.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at projektet kan have alvorlige konsekvenser, og anlægsloven skal formuleres således at den fuldt ud sikrer opretholdelsen af den eksisterende vandgennemstrømning, hvilket er afgørende for at bevare Limfjordens saltbalance, næringsstofbalance og økologiske tilstand.

Gitte Rønstrup gør indsigelse mod den påtænkte udbygning af Egholm med hele 20 ha. Hun finder det er en meget overfladisk behandling af de konsekvenser en så stor indsnævring af fjordens gennemløb vil have ved højvande/stormflod - ikke kun til fare for Egholm, men også Aalborg, Nr.Sundby og Løgstør, der kan forvente utilsigtet, potentielt katastrofal påvirkning i form af store oversvømmelser ved stormflod.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at udførelsen af laubrorens brofundamenter er ændret, så effekten på vandgennemstrømningen i Nørredyb bliver mindst mulig. Landindvindingen på Egholm og brofundamenterne i Nørredyb vil medføre en ubetydelig påvirkning af vandgennemstrømningen i Limfjorden.

Ændringerne i Limfjordens forløb får kun minimal betydning for vandhastighed og vandgennemstrømning og påvirker ikke salinitet, temperatur og lagdeling. Der henvises til den supplerende miljøkonsekvensrapport samt Vejdirektoratets høringsnotat hertil.

4.12. Klima

Der er modtaget flere hørings svar, som er kritiske i forhold til projektets samlet CO₂-udslip, og påpeger, at det er problematisk i forhold til det generelle ønske om at Danmarks CO₂-udslip skal falde.

Herunder er der bl.a. modtaget følgende kommentarer til lovforslaget:

Enhedslisten Aalborg bemærker, at etableringen af den planlagte motorvej i sig selv vil medføre øget biltrafik og hermed medvirke til at øge CO₂ udslippet – hertil kommer det CO₂ udslip, som vil ske i forbindelse med etableringen af motorvejen. Denne stigning i CO₂ udslippet strider både mod statens, Aalborg Kommunes klimapolitik, Paris-aftalen, klimatopmødernes intention og Danmarks internationale forpligtelser.

SF i Aalborg bemærker, at set i lyset af klimaudfordringerne og aftalen om 70 % CO₂-reduktion i 2030, at det er en væsentlig mangel, at der ikke er undersøgt og fremanalyseret et samlet CO₂-regnskab, der - ud over øget CO₂-udledning som følge af trafikstyring - også tager højde for CO₂-udledning i anlægsfasen, herunder ved fabrikation af betonelementer m.v.

Aalborg Universitet (Det Danske Center for Miljøvurdering) bemærker, at jævnfør rapporten 'Klimamæssige konsekvenser', så er den faglige vurdering af øget udledning af drivhusgasemissioner er væsentligt negativ, og derfor fordrer afværgeforanstaltninger. Det lovmæssige krav om forslag til at afværge finder de ikke er i overensstemmelse med gældende lov og vejledning og henviser til at der er tale om udskydelse af stillingtagen, uklarhed om konkret afværge samt manglende overvågning af en væsentlig

Bedsteforældrenes KlimaAktion Danmark, Kaj Lauritsen, Betty Bøttger m.fl. bemærker, at Aalborg i forvejen har danmarkrekord



med hensyn til CO₂-udledning i kraft af Aalborg Portland. En potentiel udledning af mindst 340.000 tons CO₂ ækvivalenter i anlægsfasen er absolut ikke, hvad der er brug for midt i en klimakrise.

Thomas Johannsen, Peter Hjulmand m.fl. bemærker, at de bl.a. er imod en motorvej i Egholmlinjen, da nye motorvejslinjeføringer er en forældet måde at løse de trafikmæssige udfordringer på i en tid, hvor især klima og nedbringelse af CO₂-udledningen er i fokus. Selve byggeriet af motorvejen vil udlede en voldsom mængde CO₂, i form af at selve anlægsarbejdet og produktionen af beton og asfalt udgør en stor CO₂-belastning.

Danmark har sat sig som mål i klimaloven at reducere udledningen af CO₂ med 70 % i 2030, og i det lys bør alle nye motorveje vurderes.

Anita Corpas bemærker, at der synes at være en betydelig CO₂-udledning i anlægsfasen. Den samlede udledning på omkring 480.400 ton CO₂e fra anlægsfasen understreger en massiv klimapåvirkning, som bliver yderligere kompliceret af usikkerheden omkring produktionsstederne for de anvendte materialer.

Projektet forventes at medføre en merudledning på omkring 128.700 ton CO₂e over en 50 års periode, hvilket fremhæver en betydelig ekstra klimabelastning, der ikke kan ignoreres. Denne merudledning står i skarp kontrast til de ambitiøse klimamål og strategier for CO₂-reduktion.

Selvom der forventes fald i CO₂e-udledningen fra biltrafikken grundet en stigende andel af elbiler, er det dybt bekymrende at basere så vigtige klimaafgørelser på forventninger og usikre fremskrivninger. Det er risikabelt at antage, at fremtidige teknologiske fremskridt alene vil kunne afbøde den betydelige klimapåvirkning fra et projekt af denne størrelse.

I betragtning af disse alvorlige negative klimamæssige konsekvenser opfordrer hun til, at disse spørgsmål overvejes nøje, og at beslutningstagere helt afgørende tager højde for den samlede klimapåvirkning samt forholder sig til den faktuelle usikkerhed og risiko, som projektet indebærer.

Klimabevægelsen ser kritisk på, at man endnu engang ønsker at bidrage til fremtidens mobilitet med et tungt infrastrukturprojekt, som kommer til at udlede mange drivhusgasser. Projekter som dette er inkompatible med en målopfyldelse af Parisaftalen (2015), og udfordrer Danmarks rolle som grønt foregangsland. Projektets



klimapåvirkning er så stort at selve anlægsarbejdet vil udgøre ca. 1 pct. af Danmarks årlige udledninger.

Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd bemærker, at i forhold til VVM fra 2011 er udledningen af CO₂ alene fra anlægsfasen næsten fordoblet fra 280.000 ton til 480.000 ton. Man håber at ”teknologisk udvikling i anlægsåret” vil reducere udledningen til 350.000 CO₂. Dels er selv 350.000 ton en helt uacceptabel CO₂-udledning fra ét anlæg og dels går de ikke ind for at basere så vigtige beslutninger på håb.

Sigrid Lysholt og Anders Dauberg bemærker, at man hurtigt kommer til at føle sig magtesløs som ung, når man selv arbejder for at forbedre klimaet og nedbringe sin udledning af CO₂, mens politikkerne beslutter sig for at bygge endnu mere motorvej, som kommer til at udlede tonsvis af det.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlæg af store infrastrukturprojekter nødvendigvis vil indebære udvinding, forarbejdning, transport og anvendelse af materialer, hvilket vil påvirke CO₂-udledningen i anlægsfasen.

Vejdirektoratet har i vurderingen af omfanget af projektets påvirkning på klimaet, taget udgangspunkt i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vejledning om vurdering af konsekvenser for klima, miljø og natur. I anlægsfasen vil udledning af CO₂ være midlertidig, og det vurderes derfor, at selve etableringen vil udgøre et lille bidrag til påvirkning af det globale klima, og at konsekvensen derfor vil være ubetydelig. I driftsfasen forventes, at udledning af CO₂ fra vejtrafik vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet med elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin- og dieslbiler reduceres på grund af nye krav til motorer. Transportministeriet henviser bl.a. til lovforslagets punkt 8 Klimamæssige konsekvenser, samt til punkt 9.1.1 Klimatilpasningsplan og strategi og 9.16 Luft og Klima.

I forhold til høringssvaret fra Aalborg Universitet bemærker Transportministeriet, at punkt 8 om afværgehierarki og monitorering i Miljøstyrelsens vejledning til miljøvurdering af konkrete projektet knytter sig til miljøvurderingslovens § 27, hvorefter et projekt, der vil have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal underlægges et overvågningsprogram. På baggrund af de foretagne vurderinger af de klimamæssige påvirkninger af projektet, finder Transportministeriet ikke, at det er relevant at etablere et overvågningsprogram for projektets CO₂-udledning i anlægs- og driftsfasen.



Det er Transportministeriets vurdering, at der er foretaget en beskrivelse af den klimamæssige påvirkning af anlægsprojektet, herunder hvilke påtænkte foranstaltninger Vejdirektoratet vil iværksætte med henblik på at begrænse klimapåvirkningen og minimering af CO₂-udledningen i både anlægs- og driftsfase, i overensstemmelse med gældende ret.

4.13. Egholm

Sammenslutningen af Danske Småøer bemærker bl.a., at lovforslaget nævner konsekvenserne for Egholm som turistdestination, men ikke konsekvenserne for Egholms beboere og øens muligheder i forhold til kommende bosætning. I disse år oplever mange småøer og også Egholm en øget tilflytning af familier, som ud over naturen, freden og roen også søger den nærhed og frihed, som specielt kan opleves på de små øer. Der er ingen tvivl om, at Egholms muligheder for at fremstå som et attraktivt bosætningssted, fuldstændigt ødelægges ved etablering af den vestlige Limfjordsforbindelse.

Egholm Samråd bemærker, at for de fleste er sejlturen med færgen en væsentlig del af oplevelsen. Skulle man benytte en bro, ville langt de fleste komme til øen i bil, og så ville stilheden og roen ikke være eksisterende.

Den Grønne Ungdomsbevægelse bemærker, at motorvejen uden tvivl vil ødelægge et af de mest betydningsfulde grønne åndehuller nær Aalborg som i dag er noget helt særligt for både dyrelivet og borgene.

Det Radikale Venstre, SF, og Enhedslisten i Aalborg Byråd bemærker, at udover de negative effekter for beboerne på Egholm vil etableringen af denne motorvej få en meget stor negativ effekt på Egholm som rekreativt område og turistdestination. De oplevelsesmæssige værdier ved at sejle til en forholdsvis uforstyrret ø, hvor der er langt til storbyens larm, går tabt.

Tom Steen Jensen, Maria Niemann Nielsen m.fl. er kommet med bemærkninger vedrørende beskrivelserne af projektets påvirkning af Egholm. De bemærker, at ifølge dagbladet Nordjyske var der i 2012 i alt 110.884 turister der besøgte Egholm. Tallet i 2021 var 209.186. I anlægsfasen (forventet tidsplan på cirka 8 år) vil det stort set være umuligt og meningsløst at besøge Egholm, hvilket svarer til et tab af herlighedsværdibaserede turistbesøg for i alt cirka 1,7 millioner personer i anlægsperioden. Den uforstyrrede ø Egholm, hvor der er langt til storbyens larm, og hvor der er store



oplevelsesmæssige værdier, vil i al fremtid være gået tabt for borgerne i Danmarks 4. største by.

Foreningen Søholt bemærker, at ikke mange steder i Danmark findes en naturskøn ø tæt ved storbyen. Netop den tætte placering på Aalborg og den korte færgefart gør den helt unik. I kraft af færgen har øen en stærk tilknytning til Aalborg Vestby, Vesterkær Sogn, mv. I tilfælde af færgedriftens nedlæggelse som resultat af etablering af til- og frakørsler på øen eller en parallelbro til Lindholm, vil det stærke bånd til Vestbyen forsvinde. Historisk set har Søholt været et fristed for netop beboere i Vestbyens lejlighedskarréer. Egholm er en del af 9000 Aalborg – ikke 9400 Nørresundby.

Mogens Møller bemærker, at han i mere end 40 år regelmæssigt er kommet på Egholm. At have en sådan naturperle tæt på en storby er en gave, som man skal være meget varsom med at ødelægge.

Lone Sørensen bemærker, at Egholm er oase, ikke mere end en lille sejlads væk fra storbyens puls, hvilket hun finder ganske unikt og fantastisk. Få minutter efter man har været i byen, kan man befinde sig på en lille ø, og blot nyde stilhed og natur. Det vil en linjeføring over Egholm ødelægge for altid - det kan ikke gøres om. Hun er umådelig trist over udsigten til, at kommende generationer ikke vil kunne nyde denne lille perle midt i Limfjorden.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det politisk blev besluttet tilbage i 2014, at man ønskede, at en eventuel 3. Limfjordsforbindelse skulle gå via Egholm. Beslutningen beroede bl.a. på en indstilling af Vejdirektoratet tilbage i 2012 efter endt høring over direktoratets miljøkonsekvensvurdering af anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse. Beslutningen beror også på Vejdirektoratets konsolidering af trafikberegningerne for en 3. Limfjordsforbindelse fra 2014.

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vil i sagens natur få en betydning for Egholm.

Det står også omtalt under punkt 9.6 i bemærkningerne til lovforslaget, at anlægsfasen vil medføre omfattende forstyrrelser i form af visuel forstyrrelse, støj og trafik i forbindelse med anlægsarbejdet, der ellers ikke vil forekomme på øen. Anlægsaktiviteterne vil samtidig udgøre en barriere, så besøgende ikke kan bevæge sig frit rundt på hele øen. Det konkluderes derfor også, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.



Om driftsfasen står der, at motorvejen vil 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.

Det fremgår altså klart af lovforslagets bemærkninger, at projektet vil få væsentlige påvirkninger for Egholm.

Egholms Venner bemærker, at der under punkt 3.1.11 i de almindelige bemærkninger står vedrørende landindvinding på Egholm, at materialer til kystdige og opfyld på landindvindingen transporteres ad eksisterende grusveje henholdsvis øst og vest for odderens område i det eksisterende dige på Egholm. Hertil skriver de, at der ikke findes nogen eksisterende grusveje, hverken øst eller vest for oddernes yngleområde på Egholm. De ønsker derfor at vide, hvilke eksisterende grusveje man har i tankerne?

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de endelige adgangsveje vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Gitte Røndrup bemærker som medlem af Egholm Dige- og Pumpe- lag, at hun ikke er indstillet på at afgive råderet over de fælles- og privatejede diger, der beskytter hele øen mod højvande endsige de afvandingskanaler og pumpeanlægget, der holder øen tør i almindelighed. Hun er heller ikke indstillet på at afgive råderet over private diger, der beskytter hendes jord på østsiden af øen.

Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at Egholm dige- og pumpelag vil blive orienteret og inddraget i forbindelse med detailprojekteringen. Derudover bemærker Transportministeriet, at til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder, og der kan også blive pålagt servitutter og byggelinjer, jf. punkt 3.3 i bemærkningerne til lovforslaget. 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.



4.14. Visuelle påvirkninger

Enhedslisten Aalborg bemærker, at den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge, omkring Limfjorden og nord for denne, hvor den vil blive hævet op til 11 meter på sandpuder.

Radikale Venstre, Enhedslisten og SF i Aalborg Byråd bemærker, at den visuelle oplevelse af landskabet vil blive markant forringet. Dette vil være særligt markant i Østerådalen, i Hasseris Enge, Sofiendal Enge, Drastrup Enge og omkring Limfjorden. Vigtige rekreative områder, stier og kolonihaver vil blive negativt påvirket eller ødelagt af øget støj, visuel påvirkning, barriereeffekt og direkte fysisk påvirkning.

Mathias Kristensen bemærker, at udsigten fra Lindholm fjordpark ud mod Limfjorden vil blive forværret af en motorvej over Egholm.

Karen Grønning bemærker, at om noget er pænt eller grimt, er en kilde til evig diskussion, men der er vist ikke mange, der vil bytte scenariet og solnedgangen i dag med det, vi kan forvente, hvis motorvejen bliver bygget på dette sted.

Der er planlagt at lave en 8-11 meter høj støjskærm på ca. 4 km forbi de nye byggerier ved Hasseris Enge og Sofiendal Enge. Det kommer til at betyde, at den udsigt, der ellers er et kæmpe aktiv for bydelen, bliver afskåret af en mur. Fra Egholm via Nørredyb og forbi Lindholm, bliver vejen hævet op i 8-10 meters højde. Det lange blik, vi nu har over vand og lave områder, vil fuldstændig forsvinde i den mur af vej og støttestøtter, der skal anlægges.

I alt får vi ødelagt udsigten på en strækning på 8 km, hvor der vel at mærke bor mange tusinde mennesker, der på nuværende tidspunkt dagligt har stor fornøjelse af den.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektets påvirkning af de visuelle forhold er omtalt i de almindelige bemærkninger til lovforslaget under punkt 9.2. Her står der om påvirkningen i driftsfasen bl.a., at:

“Etablering af en motorvej med tilhørende dæmninger, bygværker, støjskærme mv. vil medføre omfattende og vedvarende visuelle påvirkninger af landskabsoplevelsen. Det skyldes, at der er tale om et stort teknisk anlæg, der vil dominere mange af landskabselementerne og dermed oplevelsen af landskabet.



De største påvirkninger vil forekomme i Østerådalene, Hasseris Enge og omkring Limfjorden, hvor der vurderes at være væsentlige konsekvenser. De visuelle konsekvenser i Østerådalene vurderes at være væsentlige, fordi motorvejen her skal føres over E45, hvilket medfører behov for dæmningsanlæg samt et broanlæg over E45. På strækningen gennem Østerådalene etableres en dalbro. Her vil motorvejen udgøre en visuel barriere i landskabet, som bryder de nuværende udsigter.

I Hasseris Enge etableres motorvejen på en dæmning i det flade og åbne kystlandskab, hvilket permanent ændrer de visuelle forhold og udsigterne på tværs af landskabet. Omkring Limfjorden anlægges tunnelportaler og motorvej på dæmning på tværs af det ellers åbne og flade kystlandskab samt lavbroer på tværs af Nørredyb. Nord for fjorden omlægges Lindholm Å og føres under motorvejen via en faunapassage dimensioneret til rådyr. Længere mod nord krydser motorvejen Høvejen via et markant dæmningsanlæg. Motorvejen afsluttes ved Hirtshalsmotorvejen, hvor der etableres et motorvejskryds.”

Det fremgår altså klart af lovens bemærkninger, at projektet vil have visuelle konsekvenser.

Som en afværgeforanstaltning i forhold til påvirkningen i driftsfasen reduceres de landskabelige påvirkninger ved at arbejde med den landskabelige indpasning af støjskærmningen. Det vil ske i forbindelse med detaljprojekteringen af projektet, hvor der også arbejdes videre med udformning og landskabelig indpasning af tunnelportaler og lavbroer over Nørredyb.

4.15. Dall Kirke

Aalborg Stift bemærker, at af det fremsendte lovforslag fremgår det, at der planlægges med at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke, hvilket vurderes at kunne udgøre en visuel barriere i landskabet.

Samlet set vurderes påvirkningerne af Dall Kirke at være moderate, da det nye anlæg føres over E45 ca. 400 meter sydvest for Dall Kirke, og det vurderes, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes i sammenhæng hermed.

Aalborg Stift anmoder om, at selve etableringen af støjskærme sker i samarbejde med de kirkelige myndigheder og imødeser i den forbindelse et mere detaljeret projektoplæg for støjskærmenes



udformning, hvori der indgår visualiseringer af indkig og udkig fra kirken i sammenhæng med de ønskede støjskærme.

Transportministeriet har noteret bemærkningen fra Aalborg Stift. Vejdirektoratet vil inddrage de kirkelige myndigheder i forbindelse med den endelige detailprojektering af de pågældende støjskærme.