

## Forslag

til

### Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse<sup>1</sup>

#### Kapitel 1

##### *Anlægsprojektet*

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4-sporret motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder at

- 1) anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb,
- 2) anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb),
- 3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm,
- 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier, herunder omlægning af Dall Møllevej, forlængelse af Mølholmsvej, og
- 5) anlægge en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm.

*Stk. 2.* Kort over anlægsprojektet mv. nævnt i stk. 1 fremgår af bilag 1.

*Stk. 3.* Transportministeren overdrager de pågældende anlæg omtalt i § 1, stk. 1, nr. 4 og 5, til Aalborg Kommune i takt med færdiggørelsen.

§ 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.

#### Kapitel 2

##### *Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, 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.

Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr.

L 206, side 7, som ændret senest

ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.

**§ 4.** Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører anlægsmyndigheden afværge- og kompenserende foranstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

### Kapitel 3

#### *Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

**§ 5.** Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse, § 8 i lov om forurenede jord eller dispensation efter § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov. § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

**§ 6.** Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

*Stk. 3.* 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.

*Stk. 4.* Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 5.* Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

*Stk. 6.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

## Kapitel 5 *Ledningsarbejder*

**§ 7.** Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

*Stk. 3.* Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt eller fremgår af stk. 2.

**§ 8.** I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal transportministeren tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

*Stk. 2.* Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet eller lade anlægsarbejdet gennemføres og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejeren regning.

**§ 9.** Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres af

ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

## Kapitel 6

### *Støjisoleringsordning*

**§ 10.** Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, nr. 1-4.

*Stk. 2.* Ansøgning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter motorvejen er taget i brug.

*Stk. 3.* Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 4.* Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører automatisk 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug.

## Kapitel 7

### *Finansiering*

**§ 11.** Aalborg Kommune yder medfinansiering af projektet, jf. § 1, stk. 1, nr. 1-4, på 600 mio. kr.

*Stk. 2.* Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 5. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet af lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 5, reguleres nærmere i en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune.

## Kapitel 8

### *Domstolsprøvelse*

**§ 12.** Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

*Stk. 2.* Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

## Kapitel 9

### *Ikrafttræden*

**§ 13.** Loven træder i kraft den 1. juli 2024.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

# Bilag 1



## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### **Indholdsfortegnelse**

Forslag .....	1
1. Indledning.....	13
2. Lovforslagets baggrund.....	14
3. Lovforslagets hovedpunkter .....	15
3.1 Anlægsprojektet .....	15
3.1.1 Motorvejskryds og tilslutningsanlæg .....	15
3.1.2 Øvrige veje og stier .....	17
3.1.3 Bygværker .....	18
3.1.3.1 Dalbroen over Østerådalen.....	18
3.1.3.2 Egholmtunnelen .....	19
3.1.3.3 Lavbroer over Nørredyb.....	20
3.1.4 Støjreducerende tiltag.....	20
3.1.5 Sideanlæg og samkørselspladser.....	20
3.1.6 Faunapassager .....	21
3.1.7 Erstatningsnatur.....	21
3.1.8 Vejudstyr .....	21
3.1.9 Vejafvanding .....	22
3.1.10 Forbelastning af blød jordbund .....	22
3.1.11 Landindvinding på Egholm.....	22
3.2 Trafikale forbedringer og muligheder .....	23
3.3 Ekspropriation .....	24
3.3.1 Ekspropriation i forbindelse med anlægsprojektet.....	25
3.4 Miljø- og habitatvurderinger .....	26
3.4.1 Gældende ret .....	26
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	29
3.5 Forholdet til anden lovgivning .....	31

3.5.1	Gældende ret .....	31
3.5.2	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	35
3.5.3	Fravigelse af anden lovgivning .....	37
3.6	Ledninger .....	39
3.6.1	Gældende ret .....	39
3.6.2	Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning .....	41
4.	Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål .....	42
5.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige .....	43
5.1	Anlægsøkonomi og tidsplan .....	43
5.1.1	Tilvalgsmulighed – lavbro til lokaltrafik mellem Egholm og Nørresundby ..	45
5.2	Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige .....	45
6.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. ....	47
7.	Administrative konsekvenser for borgerne .....	47
8.	Klimamæssige konsekvenser .....	48
9.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser .....	48
9.1	Planforhold .....	49
9.1.1	Kommuneplan og lokalplaner .....	49
9.1.1	Klimatilpasningsplan og -strategi .....	49
9.2	Landskab og visuelle forhold .....	49
9.2.1	Eksisterende forhold .....	49
9.2.2	Påvirkninger i anlægsperioden .....	50
9.2.3	Påvirkninger i driftsfasen .....	50
9.2.4	Afværgeforanstaltninger .....	51
9.3	Arkæologi og kulturarv .....	51
9.3.1	Eksisterende forhold .....	51
9.3.2	Påvirkninger i anlægsperioden .....	51
9.3.4	Påvirkninger i driftsfasen .....	52
9.3.5	Afværgeforanstaltninger .....	52
9.4	Befolkningen og menneskers sundhed .....	52
9.4.1	Eksisterende forhold .....	52
9.4.2	Påvirkninger i anlægsperioden .....	53



9.4.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	54
9.4.4 Afværgeforanstaltninger.....	54
9.5 Støj og vibrationer.....	54
9.5.1 Eksisterende forhold.....	54
9.5.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	55
9.5.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	55
9.5.4 Afværgeforanstaltninger.....	56
9.5.5 Støjisolering af boliger .....	56
9.6 Egholm .....	57
9.6.1 Eksisterende forhold.....	57
9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	57
9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	57
9.7 Natur på land .....	57
9.7.1 Eksisterende forhold.....	57
9.7.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	58
9.7.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	59
9.7.4 Afværgeforanstaltninger.....	61
9.7.5 Afværge- og kompenserende foranstaltninger for bilag IV-arter.....	62
9.7.5.1 Odder .....	62
9.7.5.2.Flagermus .....	63
9.7.5.3 Padde.....	64
9.8 Målsatte vandløb og søer.....	65
9.8.1 Eksisterende forhold.....	65
9.8.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	66
9.8.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	67
9.8.4 Afværgeforanstaltninger.....	68
9.9 Marin vandkvalitet .....	69
9.9.1 Eksisterende forhold.....	69
9.9.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	69
9.9.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	72
9.9.4 Afværgeforanstaltninger.....	73
9.10 Marin bundflora og fytoplankton .....	73

9.10.1 Eksisterende forhold.....	73
9.10.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	74
9.10.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	74
9.11.4 Afværgeforanstaltninger.....	75
9.11 Marin bundfauna .....	75
9.11.1 Eksisterende forhold.....	75
9.11.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	76
9.11.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	77
9.12 Fisk .....	77
9.12.1 Eksisterende forhold.....	77
9.12.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	78
9.12.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	79
9.13 Marine pattedyr .....	79
9.13.1 Eksisterende forhold.....	79
9.13.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	79
9.13.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	80
9.13.4 Afværgeforanstaltninger.....	80
9.14 Fugle.....	80
9.14.1 Eksisterende forhold.....	80
9.14.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	81
9.14.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	82
9.14.4 Afværgeforanstaltninger.....	83
9.15 Natura 2000-konsekvensvurdering .....	83
9.15.1 Eksisterende forhold.....	83
9.15.2 Mulige påvirkninger af N15 i anlægsperioden og driftsfasen.....	84
9.15.2.1 Marine naturtyper .....	85
9.15.2.1.1 Påvirkninger i anlægsperioden .....	85
9.15.2.1.2 Påvirkninger i driftsfasen .....	86
9.15.2.1.3 Afværgeforanstaltninger.....	87
9.15.2.2 Terrestriske naturtyper .....	87
9.15.2.2.1 Påvirkninger i anlægsperioden .....	87
9.15.2.2.2 Påvirkninger i driftsfasen .....	88

9.15.2.2.3 Afværgeforanstaltninger.....	88
9.15.2.3 Fugle.....	88
9.15.2.3.1 Påvirkninger i anlægsperioden .....	88
9.15.2.3.2 Påvirkninger i driftsfasen .....	89
9.15.2.3.3 Afværgeforanstaltninger.....	89
9.15.2.4 Øvrige arter .....	89
9.15.2.4.1 Påvirkninger i anlægsperioden .....	90
9.15.2.4.2 Påvirkninger i driftsfasen .....	91
9.15.2.4.3 Afværgeforanstaltninger.....	91
9.15.3 Konklusion .....	92
9.16 Luft og klima.....	92
9.16.1 Påvirkninger i anlægsperioden .....	92
9.16.2 Påvirkninger i driftsfasen .....	93
9.17 Geologi og grundvand.....	93
9.17.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	94
9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	94
9.17.4 Afværgeforanstaltninger.....	95
9.18 Råstoffer, ressourcer og affald .....	95
9.18.1 Eksisterende forhold.....	95
9.18.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	95
9.18.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	96
9.19 Forurennet jord.....	96
9.19.1 Eksisterende forhold.....	96
9.19.2 Påvirkninger i anlægsperioden .....	96
9.19.3 Påvirkninger i driftsfasen .....	97
9.19.4 Afværgeforanstaltninger.....	98
9.20 Havstrategien.....	98
9.21 Overvågning .....	99
9.22 Trafikale forhold .....	99
9.21.1 Påvirkning i anlægsperioden .....	99
9.21.2 Påvirkning i driftsfasen .....	100
9.23 Arealindgreb og ledninger.....	100

9.23.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet.....	100
9.23.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet .....	100
10. Forholdet til EU-retten .....	101
10.1 VVM-direktivet.....	101
10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektiverne .....	102
10.3 Århus-konventionen .....	103
10.4 Vandrammedirektivet.....	105
10.5 Havstrategidirektivet .....	106
11. Hørte myndigheder og organisationer mv.....	107
12. Sammenfattende skema.....	108

## 1. Indledning

Det foreslås i lovforslagets § 1, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder anlæg af en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb og lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb) samt indvinding af et område af Limfjorden syd for Egholm. Desuden foreslås, at anlægsmyndigheden bemyndiges til at anlægge en række lokale veje og stier, herunder en forlængelse af kommunevejen Mølholmvej samt en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, som en tilvalgs mulighed for Aalborg Kommune.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojektet nævnt i lovforslaget § 1, stk. 1.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv. Fravigelserne af anden lovgivning indebærer ikke tilsidesættelse af de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

Transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til endelig udførelse. Vejdirektoratet vil være anlægsmyndighed for anlægsprojektet omfattet af § 1, stk. 1.

Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet.

Som en del af anlægsprojektet etablerer Vejdirektoratet en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet.

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Aalborg Kommune yder medfinansiering af projektet. Endvidere reguleres det også, at kommunen skal afholde alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm.

Endelig foreslås transportministeren med lovforslaget bemyndiget til at fastsætte regler om ophævelse af loven, der vedtages med dette lovforslag, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigetableret, og lovens bestemmelser ikke længere finder anvendelse i praksis.

## 2. Lovforslagets baggrund

Med den politiske aftale Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 besluttede Folketinget at etablere den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Af aftalen følger det, at Vejdirektoratet i 2025 kan igangsætte detailprojektering og anlæg af den ca. 20 km lange motorvej vest om Aalborg. Inden da skal Folketinget vedtage en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse.

Forud for anlægsloven er der udført undersøgelser af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet og foretaget væsentligheds- og konsekvensvurderinger vedrørende Natura 2000-områder.

Der blev i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse, herunder for Egholmlinjen. I perioden 2019-2020 gennemførte Vejdirektoratet en fuld miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye undersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv.

Miljøkonsekvensrapporten med tilhørende miljøvurderinger, en række baggrundsrapporter, der beskriver og dokumenterer øvrige tekniske undersøgelser, er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her kan desuden findes et ikke-teknisk resumé.

Som afslutning på miljøkonsekvensvurderingen blev der i perioden fra 25. februar til 30. april 2021 gennemført en offentlig høring af miljøkonsekvensvurderingen for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Som en del af den offentlige høring afholdt Vejdirektoratet den 24. marts 2021 et virtuelt borgermøde, hvor projektet blev præsenteret, og der var mulighed for at stille spørgsmål.

Vejdirektoratet modtog i høringsfasen omkring 7.800 høringssvar fordelt på ca. 3.400 afsendere. Et sammenfattende høringsnotat med resumé af de indkomne høringssvar, samt Vejdirektoratets bemærkninger dertil, blev offentliggjort 9. september 2021 på Vejdirektoratets hjemmeside.

Som et led i kæden af lovforberedende arbejde var et udkast til anlægsloven i høring fra 3. december 2021 til 2. januar 2022.

På baggrund af de modtagne høringssvar blev det besluttet at udskyde fremsættelsen af anlægsloven, så der kunne gennemføres en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand.

Vejdirektoratet har siden efteråret 2022 gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Her er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering, supplerende bilag IV-vurderinger af flagermus, odder og padder samt vurdering af fugle omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet. Der er gennemført supplerende vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, Kattegat, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. Vurderingen af påvirkningen på Limfjorden tager udgangspunkt i reviderede modelberegninger af strømningsforhold, sedimentspredning og eutrofiering samt nye analyser af havbundssediment ved både hovedløbet syd for Egholm og Nørredyb nord for Egholm.

I forlængelse af den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse har der i perioden fra [den xx til den xx] været gennemført en offentlig høring.

Vejdirektoratet har i høringsfasen modtaget omkring [XX] høringssvar fordelt på ca. [XX] afsendere. Alle høringssvar er tilgængelige på projektets hjemmeside.

Et sammenfattende høringsnotat med resumé af de indkomne høringssvar, samt Vejdirektoratets bemærkninger dertil, blev offentliggjort [den XX] og er tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside. Det gælder også alle indsendte høringssvar og medsendte bilag.

### **3. Lovforslagets hovedpunkter**

#### **3.1 Anlægsprojektet**

Det foreslås, at der anlægges en 4-spolet motorvej med nødspor i åbent land vest om Aalborg med en landskabsbro over Østerådalene, en tunnel under Limfjordens sydlige løb, Sønderdyb, og lavbroer over Limfjordens nordlige løb, Nørredyb. Den ca. 20 km lange motorvej bliver en sydlig forlængelse af E39 Hirtshalsmotorvejen.

Der foreslås etableret fem fulde tilslutningsanlæg med ramper, der leder trafikken til og fra de større krydsende veje samt to motorvejskryds, der forbinder motorvejen med henholdsvis E45 Nordjyske Motorvej og E39 Hirtshalsmotorvejen.

Nedenstående beskrivelse i punkt 3.1.1–3.1.10 omfatter det miljøkonsekvensvurderede anlægsprojekt for den 3. Limfjordsforbindelse.

##### **3.1.1 Motorvejskryds og tilslutningsanlæg**

Motorvejskryds E45 (Svenstrup) foreslås udformet med forbindelsesramper i alle retninger og udformes så Nordjyske Motorvej (E45) bliver den gennemgående motorvej. I nordgående retning forlænges den nordøstlige tilkørselsrampe ved Svenstrup frem til forgreningen, hvor de to spor fortsætter mod E45 i nordgående retning, og et spor fletter

sammen med rampen mod den nye motorvej (i alt to spor). I sydgående retning forgrener motorvejen sig med henholdsvis et spor mod E45 i sydlig retning og et spor mod E45 i nordlig retning. Endelig etableres en forbindelsesrampe mellem E45 i sydlig retning og den nye motorvej i nordvestlig retning.

Tilslutningsanlæg Hobrovej foreslås etableret som et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. I det vestlige rampekryds anlægges og tilsluttes en samkørselsplads. Hobrovej udvides, så der er to spor i hver retning gennem krydsene og med svingspor og cykelstier svarende til eksisterende forhold. Projektet forberedes til, at der kan etableres busbaner langs Hobrovej på et senere tidspunkt.

Tilslutningsanlæg Ny Nibevej foreslås etableret som et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. De signalregulerede kryds udformes, så de har en god og fremtidssikret trafikafvikling. Ny Nibevej føres over motorvejen i den eksisterende linjeføring og udvides med svingspor i forbindelse med rampekrydsene.

Tilslutningsanlæg Nørholmsvej foreslås etableret som et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. De signalregulerede kryds udformes, så de har en god og fremtidssikret trafikafvikling.

Nørholmsvej foreslås forlagt mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem de to søer på Klostereng for at reducere indgrebet på disse. På strækningen mellem søerne etableres en krydsningshelle for de stitrafikanter, der ønsker at benytte de rekreative stier på den anden side af vejen. Krydset mellem Mølholmvejs forlængelse og Nørholmsvej signalreguleres. Ferskenvej opretholdes med tilslutning til eksisterende Nørholmsvej mod øst.

Tilslutningsanlæg Thistedvej foreslås etableret som et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. De signalregulerede kryds udformes, så de har en god og fremtidssikret trafikafvikling. I det nordlige rampekryds tilsluttes Ny Lufthavnsvej som fjerde vejgren, og i det sydlige rampekryds tilsluttes en samkørselsplads som fjerde vejgren. Thistedvej udvides med svingspor i forbindelse med krydsene og cykelstier svarende til eksisterende forhold.

Tilslutningsanlæg Høvejen foreslås etableret som et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. De signalregulerede kryds udformes, så de har en god og fremtidssikret trafikafvikling. Høvejen udvides med svingspor i forbindelse med krydsene, og der etableres enkeltrettede cykelstier langs med vejen. Voerbjergvej flyttes mod syd og tilsluttes Høvejen i et signalreguleret kryds sammen med en samkørselsplads. Hvorup Kærvej forlægges mod nord og tilsluttes Høvejen i et T-kryds.



Motorvejskryds E39 (Vestbjerg) foreslås udformet så den nye motorvej bliver den gennemgående motorvej og alene med mulighed for at komme mod eksisterende E39 i sydgående retning. Forbindelsen til den eksisterende E39 mod Aalborg etableres via en 2-sporet bro i sydgående retning og en 1-sporet rampe i nordgående retning.

### 3.1.2 Øvrige veje og stier

Anlægsprojektet medfører, at det bliver nødvendigt at omlægge eller afbryde en række lokale veje og stier. Ved over- og underføring af krydsende veje og overføring af stier er frihøjden minimum 4,63 meter. Ved enkelte mindre kommuneveje er frihøjden dog kun 4,33 meter. Ved stiunderføringer er frihøjden 2,83 meter.

Alle større veje vil være åbne for trafik i anlægsperioden bl.a. ved etablering af midlertidige veje.

Den private fællesvej ved Nygaard afbrydes ved E45, og broen over E45 nedrives.

Markvej afbrydes ved E45, og en kreaturtunnel nedrives.

Øst for motorvejen omlægges Ferslevvej og Dallvej, så Dall Møllevej kan tilsluttes. Furdalsvej tilsluttes Ferslevvej i et T-kryds.

Dall Møllevej omlægges, så vejforbindelsen kan opretholdes. Øst for E45 tilsluttes Dall Møllevej den forlagte Ferslevvej/Dallvej.

Den eksisterende sti mellem Dall og Dall Villaby opretholdes ved at føre stien over rampen mellem E45 og den nye motorvej.

Den eksisterende stiforbindelse i Østerådalen flyttes mod nord og føres under dalbroen. Øst for motorvejen tilsluttes stien den eksisterende sti mellem Dall og Dall Villaby.

Nibevej føres over motorvejen.

Sofiendal Engsti opretholdes og føres under motorvejen.

Langs motorvejens østlige side på Egholm foreslås etableret en servicevej til Egholmtunnelen med tilslutning til ny lokalvej fra Egholm til Nørresundby.

Under forudsætning af at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet hermed, etableres der en ny lokalvej mellem Egholm og Nørresundby. Vejen føres over Nørredyb på en lavbro langs med motorvejsbroerne. På Nørresundbysiden forbindes

den nye lokalvej med vejen Tagholm. Vejen Egholm forlægges lidt mod syd og føres under lavbroerne, der fører motorvejen og lokalvejen over Nørredyb.

Lufthavnsvej bevares i sin eksisterende udformning og føres under motorvejen.

Søndergårdsvej forlægges og føres under motorvejen for bl.a. at skabe adgang til vand-skiklubben nord for motorvejen.

Gammel Hvorupvej afbrydes ved motorvejen.

En rekreativ sti afbrydes ved motorvejen. Øst for motorvejen forbindes den afbrudte sti med Teglværksvej.

Teglværksvej føres over motorvejen i den eksisterende linjeføring.

Skelvej afbrydes ved motorvejen.

Stien Helledievej opretholdes i nuværende placering.

Adgangsforholdene til de enkelte ejendomme afklares i forbindelse med detailprojekteringen.

### 3.1.3 Bygværker

Ud over at over- og underføring af ovennævnte veje og stier medfører behov for en lang række bygværker, vil der være behov for bygværker til underføring af krydsende jernbaner og vandløb, samt faunapassager.

Hvor motorvejen skal føres over jernbaner, vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt i dialog med Banedanmark på baggrund af oplæg fra Vejdirektoratet.

I de følgende beskrives anlægsprojektets store bygværker overordnet. Mere detaljerede beskrivelser af de anlægstekniske forhold kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

#### 3.1.3.1 Dalbroen over Østerådalen

Dalbroen fører motorvejen over Østerådalen og den dobbeltsporede jernbane (Aarhus-Aalborg). Dalbroen er placeret og udformet således, at den både kan fungere som faunapassage og give plads til den rekreative sti igennem ådalen. Dalbroen er projekteret som to parallelle vejbroer med en længde på ca. 700 meter.

Togtrafikken forventes opretholdt i anlægsperioden

### 3.1.3.2 Egholmtunnelen

Syd for Egholm foreslås etableret en ca. to km lang tunnelkonstruktion, der fører motorvejen under Limfjordens sydlige løb. Tunnelen består af en hovedtunnel, der etableres som ”sænketunnel”, og i forlængelse heraf overgangstunneler og tunnelramper. Sænketunnelelementerne støbes på land og sejles herefter ud til den udgravede rende, hvor de sænkes ned i fjorden.

Tunnelen anlægges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (Tunneldirektivet) for tunnellængder på 1.000-3.000 meter. Vejdirektoratet er administrativ myndighed, jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008 om minimumssikkerhedskrav for danske tunneler i det transeuropæiske vejnet.

Tunneltværsnittet, der er fastlagt efter analyser af vejtekniske, sikkerhedsmæssige og driftsmæssige forhold, udføres med to tunnelrør med to kørespor i hver retning. Der etableres flugtveje mellem de to tunnelrør.

Af hensyn til sikring mod oversvømmelse udføres tunnelportaler samt ramper med højt-vandssikring til kote +3,0.

Anlæg af tunnelramper udføres som betonkonstruktioner, der støbes på stedet. Konstruktionen anlægges, så den kan modstå vandtryk, hvorved det undgås, at grundvandet skal sænkes permanent omkring anlægget.

Udgravningen af renden til tunnelen vil blive foretaget ved anvendelse af en hydraulisk gravemaskine og en grab, der tilpasses jordbundstype og gravedybde. For at begrænse den miljømæssige påvirkning fra sedimentpild antages byggeperioden at forløbe over to på hinanden følgende vinterperioder (1. november-31. marts).

Det vurderes, at der i alt skal udgraves ca. 1.000.000 m<sup>3</sup> havbundssediment fordelt på ca. 300.000 m<sup>3</sup> ler og ca. 700.000 m<sup>3</sup> gytje. Havbundssedimentets store indhold af gytje gør det uegnet som opfyld på landjorden eller klapning i Kattegat. Derfor planlægges det, at alt havbundssediment læsses på pramme og transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup.

I miljøkonsekvensvurderingerne er det forudsat, at elementerne til sænketunnelen bliver støbt i en tørdok ved Østhavnen i Aalborg, men det står entreprenøren frit for at vælge et andet miljøgodkendt produktionssted. Fra produktionsstedet bugseres tunnelelementerne til anlægsområdet, hvor de sænkes ned i den udgravede rende og samles med de

øvrige elementer. Ved bugsering af elementerne til den endelige placering skal de to eksisterende broer over Limfjorden ved Aalborg passeres. Dette kan ske via broernes nordlige sidefag og uden behov for ændringer i fjordbunden. Når alle tunnelelementer er på plads, opfyldes tunnelrenden, og der udlægges et beskyttelseslag af stenmaterialer oven på tunnelen.

Efter anlæg af sænketunnelen genetableres kystdiget på Limfjordens sydlige kyst. Afstanden mellem kystdiget og tunnelportalen bliver mindst 30 meter, hvilket giver pattedyr mulighed for at passere mellem tunnelportalen og kystdiget.

Tilsvarende lukkes hullet i det nyanlagte kystdige på Egholm efter anlæg af sænketunnelen. Afstanden mellem kystdiget og tunnelportalen bliver mindst 15 meter, hvilket giver pattedyr mulighed for at passere mellem tunnelportalen og kystdiget.

### 3.1.3.3 Lavbroer over Nørredyb

Nord for Egholm føres motorvejen via to ca. 600 meter lange parallelle lavbroer over Limfjordens nordlige løb, Nørredyb. Parallelt med motorvejsbroerne kan der etableres en lavbro til lokaltrafikken mellem Egholm og Nørresundby under forudsætning af, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med lavbroen til lokaltrafikken. Der bliver en frihøjde på minimum fire meter under broerne ved daglig vande.

For at kunne igangsætte anlægsaktiviteterne på Egholm og anlægge lavbroer vil der blive etableret en midlertidig brokonstruktion over Nørredyb.

I sejlrenden i Nørredyb vil der i anlægsperioden blive etableret en åbning til gennemsejling for mindre både. Gennemsejlingen vil have en bredde på ti meter og en frihøjde på minimum to meter under den midlertidige konstruktion.

### 3.1.4 Støjreducerende tiltag

Anlægsprojektet omfatter ca. 5,3 km 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.

### 3.1.5 Sideanlæg og samkørselspladser

På grund af de tætliggende tilslutningsanlæg og motorvejskryds, samt store bygværker, er der ikke plads til, at der anlægges rasteplasser langs motorvejen.

Der foreslås etableret samkørselspladser i forbindelse med tilslutningsanlæggene ved Hobrovej, Nibevej, Thistedvej og Høvejen.

### 3.1.6 Faunapassager

Der er planlagt 37 faunapassager, som vil give mulighed for, at dyr kan passere motorvejen, heraf flere passager, som gør det muligt for rådyr at krydse motorvejen. Ved krydsning af større vandløb er bygværket udformet med tørre passager langs vandløbet. I den supplerende miljøkonsekvensvurderings kapitel om natur på land, findes en detaljeret gennemgang af anlægsprojektets faunapassager.

### 3.1.7 Erstatningsnatur

Anlægsprojektet resulterer i permanent inddragelse af elleve søer og ca. 53,2 ha strandenge, moser og rigkær, overdrev og ferske enge, som skal erstattes, se punkt 9. Erstatningsnaturen etableres i forholdet 1:2. Erstatningsnaturen kan med fordel samles i ét eller flere sammenhængende nye naturområder.

### 3.1.8 Vejudstyr

Motorvejen udstyres med vejvisningstavler, autoværn, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der etableres belysning ved signalregulerede kryds samt i og omkring Egholmtunnelen. Desuden bibeholdes belysning på de krydsende veje og stier, hvor der i dag er belysning.

Egholmtunnelen forsynes med et moderne trafikreguleringsanlæg, som på en enkel og overskuelig måde kan lede og informere trafikanterne i forbindelse med brand, uheld, samt drifts- og vedligeholdelsesarbejder mv. Anlægget indrettes, så der kan etableres trafikrestriktioner som fuldt stop, overledning til andet tunnelrør, spærring af vognbane, hastighedsbegrænsning og advarsel om uheld og kødannelse.

Ved anlæg af motorvejen investeres samtidigt i et sammenhængende system til trafikledelse- og styring af vejtrafikken på tværs af Limfjorden. Et sammenhængende system vil medvirke til bedst mulig udnyttelse af den samlede infrastruktur i området, og vil give Vejdirektoratet mulighed for at lave trafikstyring og -ledelse i et større område til gavn for den samlede fremkommelighed.

Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling med Aalborg Kommune, politi og redningstjenester.

### 3.1.9 Vejafvanding

Afvandingssystemet dimensioneres, så det kan håndtere regnvand fra vejens arealer og kraftigere regnbyger.

Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedsivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet netop her er derfor stort.

Derfor vil der blive etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i tætte, lukkede ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes og forurenende stoffer tilbageholdes inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner beliggende i indvindingsoplandene til Drastrup og Lindholm vandværker udføres med dobbelt bentonitmembran. Kantopsamling, transport af vejvand i tætte lukkede ledninger og dobbelt bentonitmembran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet.

Alle regnvandsbassiner anlægges som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

For at sikre en effektiv afvanding anlægges motorvejen på flere delstrækninger over terræn (på dæmning). Det gælder eksempelvis forløbet gennem de flade engarealer vest for Aalborg, hvor vandstanden i vandløbene er tæt på terræn. Dæmningen skal have en vis højde nord og syd for dybdepunkterne for at lede vejvandet langs vejen til regnvandsbassinerne.

### 3.1.10 Forbelastning af blød jordbund

Der skal gennemføres forbelastning på udvalgte strækninger, hvor der i forbindelse med de geotekniske forundersøgelser er identificeret blød jordbund. Forbelastning skal igangsættes så tidligt som muligt i anlægsperioden. Forbelastningen omfatter opbygning af sandpuder med en given overhøjde i forhold til motorvejens endelige niveau. Når forbelastningen er gennemført, anvendes overskydende materiale andre steder i anlægsprojektet. Læs mere om forbelastning af blød jordbund i ”Teknisk beskrivelse af anlægsgistik” på Vejdirektoratets hjemmeside.

### 3.1.11 Landindvinding på Egholm

Anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse omfatter etablering af et nyt ca. 1.500 meter kystdige på den sydlige del af Egholm, hvorved der skabes en ca. 21 ha stor landindvinding. Kystdiget har til formål at sikre tunnelportalen mod permanente oversvømmelser og skabe en faunapassage langs Limfjorden. I landindvindingen etableres nye

ynge- og rasteområder for odder. Disse tiltag omfatter etablering af nye kanaler, som forbindes til eksisterende kanaler, nye diger, nye uforstyrrede områder og nye vandhuller.

Materialer til kystdige og opfyld på landindvindingen transporteres ad eksisterende grusveje henholdsvis øst og vest for odderens område i det eksisterende dige på Egholm.

Spunsning af byggegruben til tunnelportalen på Egholm udføres januar-juni, tidligst to år efter færdigetableringen af de nye ynge- og rasteområder, og der friholdes ca. 100 meter øst og vest for tunnelportalen til placering af den jord, der udgraves fra byggegruben.

### **3.2 Trafikale forbedringer og muligheder**

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.

En 3. Limfjordsforbindelse vil ligeledes få stor betydning for erhvervslivet og de dertil knyttede transportbehov, samt for at medarbejdere kan komme på arbejde. Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af den 3. Limfjordsforbindelse, som bl.a. omfatter en værdisætning af sparet rejsetid for såvel private som erhvervsmæssige rejser, men også andre afledte effekter har væsentlig betydning set fra en erhvervsmæssig synsvinkel. Det gælder blandt andet en bedre fremkommelighed til kunder, leverandører og kvalificeret arbejdskraft samt bedre muligheder for at foretage langsigtede investeringer.

Fremkommelighed har afgørende betydning for logistikvirksomheders beslutning om investeringer, og problemer med fremkommelig kan betyde, at områder vælges fra på grund af fordyrende forsinkelser. Manglende og/eller ustabil fremkommelighed og deraf følgende usikkerhed i logistikvirksomhedernes mulighed for at planlægge leverancerne medfører derfor, at de sværest fremkommelige landsdele vælges fra, når virksomhederne skal investere. Forsinkelser som følge af især uforudsete hændelser breder sig til det omkringliggende vejnet, og især i Aalborg By kan trafikken gå i stå, som følge af

hændelser på Limfjordsbroen eller i Limfjordstunnelen. Sådanne afledte forsinkelser er generelt underestimerede i de samfundsøkonomiske analyser.

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.

De trafikale effekter af 3. Limfjordsforbindelse er beregnet ved anvendelse af Grøn Mobilitetsmodel på grundlag af en række beregningsmæssige forudsætninger.

Med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse forventes knap 150.000 køretøjer i 2035 at krydse Limfjorden ved Aalborg, hvilket er en stigning fra 140.700 uden den nye forbindelse. På en række andre veje forventes trafikken at falde, herunder særligt på de ruter, der udgør de eksisterende krydsninger af Limfjorden via Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen.

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

En 3. Limfjordsforbindelse vil 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 Vendssyssel vil samtidig forbedre trafikafviklingen i hele motorvejskrydset, hvor der i dag er kapacitetsproblemer ved ud- og indfletningen mellem E39 og E45.

### **3.3 Ekspropriation**

Af grundlovens § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.



De midlertidige og permanente arealerhvervelser, som er nødvendige for gennemførelsen af anlægsprojektet, herunder de nødvendige afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan foretages i henhold til reglerne om ekspropriation til statslige vejanlæg i lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023 om offentlige veje (herefter vejloven), jf. §§ 96-97.

Ekspropriation sker efter reglerne i lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter ekspropriationsprocesloven), jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan i øvrigt pålægges byggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og 99.

### 3.3.1 Ekspropriation i forbindelse med anlægsprojektet

Til gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, stk. 1, skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder dels til selve anlægget, dels til midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden, og dels til etablering erstatningsnatur. Desuden skal der erhverves landbrugsarealer i aktiv omdrift for at reducere den eksisterende udledning af kobber og zink samt til at kompensere for frigivelse af kvælstof i forbindelse med gravearbejdet i Limfjorden. I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, byggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Der skal erhverves ca. 260 ha permanent til selve anlægsprojektet og ca. 92 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der erhverves ca. 106 ha til etablering af erstatningsnatur og yderligere 62 ha landbrugsareal, der omlægges til natur. Omkring 160 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige arealbehov fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen af anlægsprojektet.

I forbindelse med ”Trafikaftale 2014” blev det besluttet at sikre projektet med byggelinjer, og samtidig blev der afsat en pulje til forlods opkøb af ejendomme. Vejdirektoratet har efterfølgende overtaget 12 ejendomme i korridoren. Det vurderes, at der bliver behov for at totalekspropriere yderligere ca. 25-30 ejendomme.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand sker ved frivillig aftale eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante lovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriationer til brug for midlertidige eller permanente anlæg, erstatningsnatur og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af

ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

### **3.4 Miljø- og habitatvurderinger**

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

Vejdirektoratet har i perioden 2019-2020 som nævnt gennemført en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv.

Vejdirektoratet har siden efteråret 2022 gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Her er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering, supplerende bilag IV-vurderinger af flagermus, odder og padder samt vurdering af fugle omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet. Der er gennemført supplerende vurderinger af målpopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, Kattegat, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. Vurderingen af påvirkningen på Limfjorden tager udgangspunkt i reviderede modelberegninger af strømningsforhold, sedimentspredning og eutrofiering samt nye analyser af havbundssediment ved både hovedløbet syd for Egholm og Nørredyb nord for Egholm.

#### **3.4.1 Gældende ret**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen).

Det fremgår desuden af artikel 8 a, stk. 6, i VVM-direktivet, at miljøkonsekvensvurderingerne af et projekt skal være tidssvarende.

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

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

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b.

Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One-stop shop bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporterne. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapportererne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes

alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk.1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også udenfor Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

#### 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag, miljøkonsekvensvurderingen fra 2021 og den supplerende miljøkonsekvensvurdering fra 2023. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Efter vanlig praksis for statslige anlægsprojekter, der udmøntes via anlægslove, er der gennemført de nødvendige miljøkonsekvensvurderinger på baggrund af det konkrete anlægsprojekt. Projektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingen fra 2021 og den supplerende miljøkonsekvensvurdering fra 2023. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af vurderinger af projektets indvirkning på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af projektet.

Der er foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Der er foretaget væsentligheds- og konsekvensvurderinger vedrørende Natura 2000-områder. Der er konstateret påvirkning af flere bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværge- og kompenserende foranstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen. Der henvises desuden til punkt 9.

Der er konstateret væsentlig påvirkning af bilag IV-dyrearten odder i forbindelse med projektet. Påvirkningen består i, at der i forbindelse med projektet sker tab af odderens raste- og ynglesteder. I henhold til habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, er der forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder. Dette indebærer, at anlægsprojektet kun kan gennemføres, hvis betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt.

3.4.2.1 Vurdering af betingelserne for fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16, stk. 1. Habitatdirektivets artikel 12 kan i henhold til direktivets artikel 16, stk. 1, litra c, kun fraviges i de tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer. Det er endvidere en betingelse, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af bestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, samt at der træffes kompenserende foranstaltninger.

Trængsel i myldretiden på de to eksisterende limfjordsforbindelser gør trafikafviklingen ekstra sårbar over for trafikuheld og trafikale hændelser på E45. Ved uheld eller vejarbejde er der ikke kapacitet i det øvrige vejnet i Aalborg til afvikling af trafikken mellem de to limfjordsforbindelser. Uforudsete hændelser på E45 medfører betydelige tidstab for trafikanterne og dermed for samfundet, og jo hyppigere hændelserne forekommer, jo større usikkerhed oplever trafikanterne i forhold til forventet fremkommelighed.

I modsætning til en eventuel udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden. Derudover vil en 3. Limfjordsforbindelse kunne reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser i og omkring Limfjordstunnelen.

Det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse er samfundsmæssig nødvendig.

Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen. Lindholmlinjen blev bl.a. fravalgt grundet det bynære forløb i Aalborg Vest. Udbygning af E45 blev bl.a. fravalgt, dels fordi anlægsarbejdet vil medføre store trafikantgener i en flerårig periode, dels fordi løsningen vil medføre en

uændret koncentration af den fjordkrydsende trafik omkring E45 og Limfjordstunnelen uden reelle alternativer og uden at medføre reelle forbedringer for virksomheder i den vestlige del af Aalborg og Vendsyssel.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-undersøgelsen i 2011 foretaget en vurdering af, om der findes alternative forslag til udformning af Egholmlinjens fjordkrydsning med henblik på at begrænse miljøpåvirkningen og støjubredelsen, heriblandt en boret tunnel eller en sænketunnel under hele Limfjorden. På grund af bl.a. de geotekniske forhold omkring Limfjorden er det vurderet, at en boret tunnel eller en sænket tunnel under hele Limfjorden ikke er et brugbart alternativ til projektet.

Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.

Anlægsmyndigheden etablerer en række kompensationsforanstaltninger for, så vidt det er muligt at sikre, at der kompenseres for tabet af oddernes raste- og ynglesteder og for at sikre, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af odderbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Som en del af kompensationsforanstaltningerne for odder etableres nye levesteder på det ca. 21 ha store landindvindingsområde syd for Egholm. Der etableres således nye levesteder på et meget større areal på Egholm end det areal, det er nødvendigt at inddrage til anlægsprojektet. Levestederne etableres, så de vil ligne de områder, odderen anvender i dag, dvs. et varieret område med vandhuller egnet til spredning og fødesøgning samt tilknyttede diger. For at sænke støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landindvindingen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra motorvejen og dermed støjilden.

På den baggrund er det vurderingen, at betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt i forbindelse med projektet, og at gennemførelsen af projektet derfor kan ske inden for rammerne af bestemmelsen. EU-Kommissionen vil blive underrettet om fravigelsen i forbindelse med Miljøstyrelsens rapportering til kommissionen i henhold til artikel 16, stk. 2.

### **3.5 Forholdet til anden lovgivning**

#### **3.5.1 Gældende ret**

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etableres varige anlæg og installationer og gennemføres afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse. I det omfang der med lovforslaget foreslås fravigelser af plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret dog beskrevet.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 (herefter planloven), vil etablering af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Statsvejprojekter, der er vedtaget i enkeltheder ved lov, skal ligges til grund for lokalplanlægningen, og lokalplaner, der tilvejebringes i forbindelse med statsvejprojekter og anlæg, kan alene regulere arealer, der grænser på til det anlæg, der er fastlagt ved projektet eller loven, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 1116 af 13. september 2007 om lokalplanlægning i forbindelse med vejanlæg m.v.

Ifølge § 50 i lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022 om naturbeskyttelse (herefter naturbeskyttelsesloven) kan fredningsnævnet meddele dispensation, når det ansøgte ikke vil stride imod fredningens formål.

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. strandbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 15), sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18) og kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyperne naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om eksempelvis afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.



Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et anlægsprojekt, der anlægges i det åbne land, skal have en godkendelse.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop shop bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområdets tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt- og vildtforvaltning (herefter jagtloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

§§ 8-13 i lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 om skove med senere ændringer (herefter skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer, herunder om pligt til at holde arealet bevokset med træer og begrænsninger i adgangen til at foretage hugst. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af

skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

Det følger af § 16 a, stk. 1, nr. 1-4) i lov om kystbeskyttelse mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 705 af 29. maj 2020 (herefter kystbeskyttelsesloven), at der ikke må foretages inddæmning, opfyldning, udføres anlæg, uddybning eller gravning mv. på søterritoriet uden tilladelse fra miljøministeren.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Lovens foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Det følger af § 8, stk. 1, i lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

Lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020 om landbrugsejendomme (herefter landbrugsloven) indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, kan landbrugspligten ophæves efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5.

Det fremgår af § 17 lovbekendtgørelse nr. 1217 af 25. november 2019 om vandløb (herefter vandløbsloven), at vandløb kun må reguleres efter vandløbsmyndighedens bestemmelse. Ved regulering af et vandløb forstås ændring af vandløbets skikkelse herunder forløb, bredde, bundkote eller skråningsanlæg, jf. § 16. Kommunalbestyrelsen er vandløbsmyndighed.

Efter lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017 om vandplanlægning fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke vil kunne medføre en forringelse af overfladevandområdet eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke vil kunne hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Af § 8, stk. 4, følger det imidlertid, at hvis myndigheden vurderer, at der ikke kan meddeles tilladelse til udledning af kvælstof eller fosfor i henhold til stk. 3, kan myndigheden indbringe sagen for Miljøstyrelsen, der i særlige tilfælde og efter en konkret vurdering tillade, at myndigheden meddeler tilladelse til den pågældende udledning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov nr. 5 af 3. januar 2023 om miljøbeskyttelse med senere ændringer (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1393 af 21. juni 2021 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 med senere ændringer, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

### 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre

projektet. Bemyndigelserne i lovforslagets §§ 1 og 2 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.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af det konkrete anlægsprojekt, herunder i de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter, og anlægsprojektet skal gennemføres inden for disse rammer, jf. forslaget § 4.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsprocessen påbegyndes, igangsættes detailprojektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i anlægsprojektet. Detailprojekteringen udføres sådan, at der kan gennemføres de detaljerede og præcise analyser og vurderinger, der skal til, for at Vejdirektoratet kan indhente de nødvendige tilladelser efter natur- og miljølovgivningen. Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af eksempelvis målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen, i det omfang disse ikke er fraveget ved lovforslaget.

På den baggrund er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet, jf. punkt 3.4.2, naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivet.

Projektet kan gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv., jf. lovforslagets § 5, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse mv., før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, se punkt 3.5.3.

I forbindelse med gravearbejderne i Limfjorden vil der ske frigivelse af kvælstof fra havbundssediment til vandmiljøet, hvilket vil udgøre en midlertidig forringelse, hvis den eksisterende udledning af kvælstof ikke samtidigt reduceres tilsvarende.

Reduktion af den eksisterende tilførsel af kvælstof til Limfjorden til kompensation for den midlertidige frigivelse ved gravearbejdet bliver sikret ved, at anlægsmyndigheden som en del af projektet erhverver landbrugsarealer, der tages ud af drift og omlægges til

natur, inden gravearbejdet går i gang. Frigivelsen af kvælstof i forbindelse med gravearbejderne i Limfjorden vil dog først være kompenseret inden for en periode på et til fem år, jf. punkt 9.9.2. Det er vurderingen, at der i lyset af anlægsprojektets samfundsmæssige nytteværdi, den kortvarige periode af den midlertidige frigivelse af kvælstof og den efterfølgende permanente reduktion af tilførsel af kvælstof til Limfjorden som følge af projektet, er tale om et særligt tilfælde, hvor der kan gives tilladelse til udledning af kvælstof efter § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Frigivelsen af kvælstof i forbindelse med gravearbejderne vil ikke give anledning til en varig ændret tilstand og vil ikke hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål for Limfjorden. Påvirkningen er midlertidig og neutraliseres fuldt ud senere i planperioden. Det vurderes derfor, at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet.

### 3.5.3 Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i anden lovgivning ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven. Anlægsprojektet kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed i anlægsprojektet. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovforslagets § 5, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

Anlægsprojektet gennemføres i tæt dialog med Aalborg Kommune.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslaget § 5 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. I det tilfælde at rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Der er dog som sædvanligt mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for anlægsprojektet - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en anden statslig myndigheds beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslaget § 6 og bemærkningerne hertil.

## 3.6 Ledninger

### 3.6.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at 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. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er

nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mel-



lem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejderne vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

På søterritoriet gælder statens højhedsret (rådighedsret), og det følger heraf bl.a., at det kræver særlig tilladelse fra staten at anbringe faste anlæg på søterritoriet, herunder ledningsanlæg. Højhedsretten er indført i § 16 a, stk. 1, nr. 2, i kystbeskyttelsesloven, der fastslår, at der på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse kun efter tilladelse fra miljøministeren må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande. Det fremgår af § 16 a, stk. 2, at bestemmelsen i stk. 1 ikke gælder for anlæg på søterritoriet, der er etableret efter anden lovgivning, og af stk. 4 i bestemmelsen fremgår det, at meddelelse af tilladelse kan gives på vilkår om bl.a. sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg.

### 3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder dvs. der skal bl.a. flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningselskab. Lovforslaget indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Transportministeriet er ikke bekendt med, at der findes trykt retspraksis, som har taget stilling til, om gæsteprincippet også er gældende for ledninger på søterritoriet. Det er ministeriets vurdering, at retsstillingen må svare til den, der gælder for ledninger etableret på land. Det vurderes derfor, at en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg på søterritoriet, ikke kan modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget igen for egen regning, hvis statens råden over søterritoriet gør dette nødvendigt. Statens højhedsret indebærer, at staten generelt har adgang til at regulere forholdene og varetage det offentliges interesser på søterritoriet, hvorfor det må være udgangspunktet, at ledningsejeren (med et rimeligt varsel) er forpligtet til for egen regning at gennemføre nødvendige ledningsarbejder, hvis statens udøvelse af rådighedsretten på søterritoriet nødvendiggør sådanne arbejder, i lighed med, hvad der gælder for ledninger etableret på land. Dette udgangspunkt kan fraviges i fastsatte regler, myndighedsafgørelse eller aftaler mellem staten og den pågældende ledningsejer.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

#### **4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål**

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg som omtalt i lovforslaget vil medføre en markant forbedring for den fjordkrydsende vejtrafik. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på tværs af Limfjorden og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive/etablere virksomhed i Nordjylland. Tilsvarende vil en ny fjordforbindelse medføre en højere regularitet i rejsetiden og dermed begrænse usikkerheden omkring transporttiden for den fjordkrydsende trafik. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Med anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse forbedres trafiksikkerheden på vejnettet, idet en ny motorvej vil forbedre trafiksikkerheden på de veje, der aflastet for trafik. Dette vil understøtte verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Udbygningsprojektet har ikke direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening).

Anlæg og efterfølgende drift af motorvejene kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO<sub>2</sub>-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO<sub>2</sub>-besparende proces- og/produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO<sub>2</sub>-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag står mål med CO<sub>2</sub>-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer tolv Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse har i flere tilfælde konsekvenser for mennesker, kulturarv, natur og i korridoren omkring den nye motorvej i form af støj og påvirkning af

eksempelvis kirkeomgivelser, rekreative områder, landbrugsarealer, boligområder m.v. Tilsvarende kan den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af den 3. Limfjordsforbindelse have negative konsekvenser for verdensmål nummer elleve Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.). Der henvises til punkt 8 om Klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af faunapassager og erstatningsnatur vil understøtte verdensmål nummer 15 Livet på land, særligt delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Der henvises i øvrigt til punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der bl.a. er foreslået i forbindelse med håndtering af opgravet havbundssediment og nedbringning af pæle og spuns i Limfjorden, vil understøtte verdensmål nummer 14 Livet i Havet, herunder delmål 14.2 (Hav- og kystnære økosystemer skal beskyttes og forvaltes bæredygtigt). Der henvises i øvrigt til punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

### **5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan**

Anlægsoverslaget er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Der er tale om et stort og kompliceret projekt, hvortil der knytter sig mange usikkerheder i anlægsoverslaget. Overslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projekter detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har eksterne rådgivningsteams

gennemført eksterne kvalitetssikringer af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringerne er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at projekterne sendes til godkendelse i det politiske system.

Basisoverslaget udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt ti pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Herudover afsættes yderligere en central reserve svarende til 20 pct. af basisoverslaget for Egholmtunnelen og broen over Nørredyb, plus 5 pct. af basisoverslaget for den øvrige del af anlægsprojektet.

Det samlede anlægsbudget inklusiv den centrale reserve udgør således 7.806,7 mio. kr. (FFL-2023, vejindeks 125,86).

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
6.308,8	6.939,8	7.806,7

Ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-2023, vejindeks 125,86).

Anlægsarbejdet for 3. Limfjordsforbindelse er opdelt i fire hovedetaper. Opdelingen er primært sket ud fra et geografisk hensyn med to etaper syd for Limfjorden, en etape nord for Limfjorden og endelig en etape omfattende selve krydsningen af Limfjorden.

Det forventes, at etaperne syd og nord for Limfjorden vil være færdiganlagt før den fjordkrydsende etape og derfor kan tages i brug, før hele anlægsprojektet er afsluttet.

Inden selve anlægsarbejdet kan sættes i gang, forventer Vejdirektoratet at bruge ca. tre år på de indledende arbejder, herunder detailprojektering, arkæologiske forundersøgelser, myndighedsbehandling, ekspropriation, etablering af erstatningsnatur mv. samt udbud af anlægsarbejdet. Herefter følger fem års anlægsarbejde, herunder etablering af Egholmtunnelen, broer og afvandingssystem, samt jordhåndtering og belægningsarbejde.

Da det samlede projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	Sum i mio. kr.
0	63,0
1	315,4

2	820,1
3	1.261,7
4	1.825,5
5	1.825,4
6	1.194,5
7	501,1

Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-2023, vejindeks 125,86).

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 3,5 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til 624 mio. kr. (FFL-2023, indeks 125,86). Notat om de samfundsøkonomiske beregninger ligger offentligt tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

#### 5.1.1 Tilvalgsmulighed – lavbro til lokaltrafik mellem Egholm og Nørresundby

I skitseprojektet for Egholmlinjen indgår en 600 meter lang lavbro for lokaltrafik mellem Egholm og Nørresundby samt tilhørende veje på land. Broen planlægges anlagt parallelt med de to motorvejsbroer over Nørredyb. Det samlede anlægsbudget for lavbroen plus tilhørende landanlæg er beregnet til 140 mio. kr. (FFL-2023, vejindeks 125,86). Lavbroen indgår i miljøkonsekvensvurderingen for Egholmlinjen, men anlægsomkostningerne til broen indgår ikke i anlægsbudgettet. Det er en forudsætning for realisering af denne del af projektet, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med det pågældende anlæg.

## 5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og administrative konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

Som det er forudsat i Infrastrukturplan 2035 så skal Aalborg Kommune bidrage med 600 mio. kr. til gennemførelse af anlægsprojektet. Der er tale om en fast pris, der ikke prisopregnes.

I skitseprojektet for Egholmlinjen indgår en 600 meter lang lavbro for lokaltrafik mellem Egholm og Nørresundby samt tilhørende veje på land. Det samlede anlægsbudget for lavbroen plus tilhørende landanlæg er beregnet til 140 mio. kr. (FFL-2023, vejindeks

125,86). Det er en forudsætning for realisering af denne del af projektet, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med det pågældende anlægsprojekt.

Arbejdet med at beskrive anlægget i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af anlægsmyndigheden. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Da anlægsarbejdet er af kompleks karakter, påtænkes det at udbyde projektet med fleksible udbudsformer med henblik på at få skabt klarhed over, i hvilken udstrækning markedet – de udførende entreprenører – kan tilbyde tekniske, juridiske og finansielle løsninger, der kan føre til besparelser og/eller forbedringer i forhold til miljøet, naboerne, byggeprocessen og/eller til det færdige projekt, så projektet kan blive realiseret inden for den økonomiske ramme. Hvis der i forhandlingerne med entreprenørerne fremkommer forslag til ændringer, som ligger uden for det i miljøkonsekvensrapporten beskrevne projekt, vil disse ændringer skulle behandles efter vejlovens kapitel 2 a.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, klimamæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Aalborg Kommune, Region Nordjylland og en række statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen i de tilfælde, hvor myndighedskompetencen ikke er fraveget i dette lovforslag.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder nødvendiggjort af det samlede anlægsprojekt kan således forventes at skulle afholdes både af anlægsprojektet og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af motorvejen varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Aalborg Kommune er ansvarlig for drift og vedligeholdelse af de omlagte og nyanlagte kommuneveje, jf. vejlovens § 7.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele. Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Den mest markante effekt ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse vil være, at risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 i og omkring Limfjordstunnelen mindskes, ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettet adgangen for medarbejdere, kunder og transport af varer m.m.

Som en del af anlægsprojektet etableres et sammenhængende trafikledelsessystem for biltrafikken på tværs af Limfjorden, som via omfattende dataindsamling gør det muligt at varsle trafikanterne om forsinkelser og lignende undervejs på rejsen mod Limfjorden. Varslingen kan både ske via informationstavler langs vejene og via digitale medier. Et sammenhængende system vil medvirke til bedst mulig udnyttelse af den samlede infrastruktur i området og vil give mulighed for at lave trafikstyring og -ledelse i et større område end lokalt omkring den enkelte tunnel og bro til gavn for den samlede fremkommelighed.

Lovforslaget forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Det er ikke vurderet relevant at foretage et innovations- og iværksættertjek af lovforslaget.

## **7. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance med Vejdirektoratet og ekspropriationskommissionen.

Lovforslaget indeholder hjemmel til at afskære adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## **8. Klimamæssige konsekvenser**

Der skal anvendes råmaterialer, eksempelvis asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af disse medfører udledning af CO<sub>2</sub>, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO<sub>2</sub>, luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv. For CO<sub>2</sub> vil anlæg af motorvejen give anledning til en global udledning på ca. 480.000 tons, hvis der ikke tages højde for den forventede udvikling i produktionsmetoder og ca. 350.000 tons, hvis der tages højde for den teknologiske udvikling i CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag.

Det er ikke angivet præcist, hvordan anlægsarbejderne skal udføres. Klimakrav vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces i samarbejde med entreprenørbranchen. Her ved sikres det, at der i forbindelse med udførelsen anvendes den nyeste viden og teknologi med henblik på, at anlægsarbejderne udføres under hensyn til behovet for at begrænse klimapåvirkningen inden for projektets rammer.

Generelt søges CO<sub>2</sub>-udledning minimeret både i anlægs- og i driftsfasen. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces. Eksempelvis arbejder Vejdirektoratet i øjeblikket med klimavenlig asfalt og deltager i flere initiativer om grøn og bæredygtig beton, hvor der i samarbejde med entreprenørbranchen arbejdes ihærdigt på at nedbringe klimaaftrykket fra produktionen af beton.

Med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse forventes den årlige CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken i Danmark at stige med knap 8.000 tons de første år efter åbningen af motorvejen. Det forventes, at udledningen af CO<sub>2</sub> gradvis vil blive reduceret, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet til elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin og dieselmotorer reduceres på grund af nye krav til motorer. Over den 50-årige beregningsperiode forventes således en samlet CO<sub>2</sub>-udledning fra trafikken på 129.000 tons. Det vurderes på den baggrund, at stigningen i CO<sub>2</sub>-udledningen grundet den 3. Limfjordsforbindelse vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO<sub>2</sub> i meget begrænset omfang.

Efterfølgende vurderes den tekniske drift af motorvejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-udledning på 70 tons.

Vurderingen af anlægsprojektets klimamæssige konsekvenser er uddybet i et notat på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

## **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

I dette kapitel sammenfattes miljøkonsekvenserne og konsekvensvurderinger efter habitatdirektivet ved etablering af den 3. Limfjordsforbindelse. De forventede miljømæssige



konsekvenser af anlægsprojektet er vurderet for både anlægsperioden og driftsfasen (efter motorvejens åbning).

## **9.1 Planforhold**

### 9.1.1 Kommuneplan og lokalplaner

Anlægsprojektet går udelukkende igennem Aalborg Kommune og grænser op til eller berører arealer, der i kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder åbent land, erhverv, boligområder og rekreative områder. For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapportens kapitel 8 Planforhold.

### 9.1.1 Klimatilpasningsplan og -strategi

Klimatilpasning er koblet til kommuneplanlægningen på tværs af geografier og emner. Aalborg Kommune har udarbejdet en klimatilpasningsplan og klimastrategi, der bl.a. omhandler målsætninger om håndtering af kommunens udfordringer vedrørende oversvømmelser og kommende klimaændringer med stigende havvandstand i Kattegat og Limfjorden samt kraftigere nedbør.

Der er taget højde for håndtering af overfladevand i anlægsprojektet, idet al vand fra motorvejens befæstede areal håndteres separat fra øvrigt vand i driftsfasen. Vejvandet opsamles ved asfaltkanten (kantopsamling) og ledes frem til regnvandsbassinerne i helt lukkede systemer. Bassinerne er designet til en langsom udledning til nærliggende vandløb. Derved sikres det, at projektet ikke medfører øgede mængder vand på terræn eller i nærliggende kloaksystemer, på kommuneveje, boligområder eller lignende.

I forbindelse med skitseprojektering af motorvejen er der taget højde for fremtidige havvandsstigninger, kraftigere og hyppigere nedbørshændelser, idet afvandingssystemet er dimensioneret hertil. Egholmtunnelen klimasikres eksempelvis ved at føre tunnelrampernes vægge og bund op til 3,0 meter over daglig vande i Limfjorden.

## **9.2 Landskab og visuelle forhold**

### 9.2.1 Eksisterende forhold

Østerådalen fremstår som en åben, bredbundet dalstrækning med eng- og mosearealer blandet med dyrkede marker i dalbunden og på dalsiderne. Landskabet ved Skalborg Bakke mellem Drastrup og Hobrovej er kendetegnet ved et storbakket terræn med mange nord-syd-gående læhegn. Landskabet vest for Aalborg er et fladt slettelandskab, der mod nord afgrænses af Limfjorden og mod øst af Aalborg ved det bakkede terræn i bydelen Hasseris.

Limfjordens lave og flade kyster af marint forland og tidligere fjordbund ved Lindholm og ved Mølholm udgør sammen med Egholm en samlet og delvist uspoleret landskabelig helhed. Lindholm og Nørresundby danner mod øst en tæt bymæssig bebyggelse, som er præget af erhvervsbebyggelse og kolonihaver. Nord herfor forløber Lindholm Å. Landskabet mellem Vestbjerg, Vadum og Hvorup er en storslette, reguleret af kanaler og afvandet af Lindholm Å.

### 9.2.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Landskabet vil i anlægsperioden primært blive påvirket af arbejdet med at etablere selve motorvejs-, tunnel- og broprojektet inklusiv arbejdsveje, arbejdsarealer og etablering af regnvandsbassiner. Derudover planlægges at gennemføre forbelastning på udvalgte strækninger, hvor der udlægges store mængder materiale, der har til formål at komprimere områder med blød bund.

En række anlægstekniske forhold vil påvirke landskabet og den visuelle oplevelse. Længs den kommende motorvej vil der blive oprettet arbejdsarealer på ca. ti meters bredde med midlertidige adgangsveje, hvor entreprenørmaskinerne arbejder, og lastbiler fragter materialer til arbejdsområderne. Ved krydsningen af Limfjorden og på Egholm vil der også foregå anlægsarbejde på både land og vand, som også vil medføre landskabelige påvirkninger.

De visuelle påvirkninger fra anlægsarbejdet vurderes at være størst ved de mere omfattende anlægsarbejder omkring tilslutningsanlæg, dalbro, tunnel- og broanlæg samt på strækninger med forbelastning. Samlet set vurderes det, at konsekvenserne vil være af begrænset til moderat omfang. Konsekvensen vurderes at være størst i Østerådalen, i Hasseris Enge og omkring Limfjorden.

### 9.2.3 Påvirkninger i driftsfasen

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 størst påvirkninger vil forekomme i Østerådalen, Hasseris Enge og omkring Limfjorden, hvor der vurderes at være væsentlige konsekvenser. De visuelle konsekvenser i Østerådalen vurderes at være væsentlige, fordi motorvejen her skal føres over E45, hvilket medfører behov for dæmningsanlæg samt et broanlæg over E45. På strækningen gennem Østerådalen 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.

I driftsfasen vil der være en lyspåvirkning fra biltrafik, samt signalregulerede kryds og belysning i og omkring Egholmtunnelen. Samlet set vurderes konsekvensen af belysningen at være begrænset.

#### 9.2.4 Afværgeforanstaltninger

I anlægsperioden begrænses de visuelle påvirkninger og lysgener fra arbejdsarealer ved at afskærme med hegn og ved at anvende nedadrettet belysning på pladserne.

I driftsfasen reduceres de landskabelige påvirkninger ved at arbejde med den landskabelige indpasning af støjafskærmningen. Det vil ske i forbindelse med detailprojekteringen af projektet, hvor der også arbejdes videre med udformning og landskabelig indpasning af tunnelportaler og lavbroer over Nørredyb.

## 9.3 Arkæologi og kulturarv

### 9.3.1 Eksisterende forhold

Langs motorvejen findes forskellige kulturhistoriske interesser. Der er ikke registreret beskyttede fortidsminder inden for arealinddragelserne, men der er to ikke-beskyttede fortidsminder. Derudover er det Nordjyllands Historiske Museums vurdering, at der er betydelig risiko for forekomst af ukendte fortidsminder i områderne, der berøres af det planlagte anlægsarbejde.

Der er desuden enkelte beskyttede sten- og jorddiger, en række bevaringsværdige bygninger og et kulturarvsareal og kulturmiljø omkring Lindholm Høje nord for Nørresundby.

### 9.3.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Der er primært i anlægsperioden, der kan ske en påvirkning af de arkæologiske interesser. Der er risiko for at skade ikke-kendte arkæologiske værdier både på fjordbund og på land, ligesom det kan blive nødvendigt at gennembryde og reducere beskyttede sten- og jorddiger.

De ansvarlige arkæologiske museer vil efter aftale med Vejdirektoratet gennemføre arkæologiske undersøgelser, inden anlægsarbejdet igangsættes, for at kortlægge eventuelt

ukendte arkæologiske værdier, så vidt det er muligt. De arkæologiske undersøgelser vil bidrage til, at fund på land og på fjordbunden kan blive udgravet, bevaret og dokumenteret for eftertiden. Desuden skal anlægsarbejdet standses, hvis man støder på fund eller fortidsminder, hvorefter museet undersøger fundene nærmere. Derfor vurderes det, at anlægsarbejdet vil medføre begrænsede konsekvenser for arkæologi og kulturarv.

#### 9.3.4 Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vil der ikke være risiko for påvirkninger på arkæologiske værdier, da der ikke foretages yderligere anlægsarbejde, som kan indebære en fysisk påvirkning af fund, fortidsminder og beskyttede diger.

Det planlægges at opsætte støjskærme langs E45 ud for Dall Kirke. Det vurderes, at støjskærmene kan udgøre en visuel barriere i landskabet, men samtidig vil de sikre, at kirken påvirkes mindre af støj fra motorvejen. Da den nye motorvej føres over E45 ca. 400 meter sydvest for kirken, vurderes det, at kirkens synlighed i landskabet opretholdes. Konsekvenserne for Dall Kirke vurderes samlet set at være moderate, hvor etablering af støjskærme udgør den primære påvirkning.

Kulturmiljøet omkring Lindholm Høje berøres af motorvejen. Inden for det værdifulde kulturmiljø omkring gravpladsen Lindholm Høje sker der desuden en udvidelse af Høvejen, som medfører mindre terrænændringer og fældning af træer langs vejen. Da der er tale om udvidelse af den eksisterende vej og begrænsede ændringer, vil oplevelsen og kvaliteten af kulturmiljøet ikke blive nævneværdigt forringet, og det vurderes derfor, at konsekvensen for kulturmiljøet er begrænset.

#### 9.3.5 Afværgeforanstaltninger

De visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.

## 9.4 Befolkningen og menneskers sundhed

### 9.4.1 Eksisterende forhold

Dall og Dall Villaby er belastet af støj over de vejledende grænseværdier som følge af placeringen nær E45. Desuden er dele af Svenstrup og Skalborg belastet af støj fra trafikken på Hobrovej, og dele af Lindholm er belastet af støj fra Thistedvej. Beboere i og ved Lindholm langs den nye jernbane til lufthavnen, er desuden påvirket af jernbanestøj, ligesom Aalborg Lufthavn i betydelig grad påvirker området med støj. Derudover er enkelte boliger i det åbne land påvirket af trafikstøj over de vejledende støjgrænser som følge af deres placering nær andre, større veje.

Der er langs anlægsprojektet en række rekreative områder, hvor der er mulighed for at færdes, motionere eller overnatte. Det gælder bl.a. de rekreative områder Østerådalen Syd, Drastrup Skov, Hasseris Skov, Egholm, Lindholm Fjordpark samt kolonihaveforeninger, hvor de rekreative muligheder er med til at forbedre sundhed og livskvalitet.

#### 9.4.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden kan der særligt ske påvirkning af befolkning og menneskers sundhed som følge af støj, luftforurening, støvgener samt forringet adgang til rekreative områder og funktioner.

Påvirkningen af befolkning og menneskers sundhed som følge af støj i anlægsperioden vil være knyttet til nærområdet. Inden for almindelig arbejdstid vil de vejledende støjgrænser overholdes i en afstand af ca. 45 meter fra arbejdet, men det betyder dog ikke, at der ikke kan være støjgener ved boliger, som ligger i en større afstand. Den samlede konsekvens vurderes dog at være moderat, da arbejdet hovedsageligt vil foregå inden for almindelig arbejdstid på hverdage, og da naboerne informeres om arbejdet i god tid, så de kan indstille sig på generne.

I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsarbejdet vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser 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 miljøsyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

Luftforurening fra anlægsarbejdet vurderes ikke 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.

Påvirkning af de rekreative interesser i anlægsperioden kan være direkte i form af arealinddragelse 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.

### 9.4.3 Påvirkninger i driftsfasen

Anlægsprojektet vil i særlig grad påvirke befolkningen i de nærmest liggende ejendomme, landsbyer og boligområder. Det gælder især landsbyerne Dall, Dall Villaby, Drastrup, Hvorupgård og boligområderne Sofiendal Enge, Gl. Hasseris og Hasseris samt ejendomme på Egholm og Lindholm, der alle ligger relativt tæt på motorvejstracéet. Det er især støj fra trafikken på den nye motorvej, der kan påvirke stressniveau og dermed sundhed.

Selvom en betydelig del af de berørte boliger ikke vil blive karakteriseret som støjbelastede, da den vejledende støjgrænse ikke overskrides, betyder det ikke, at beboerne ikke vil opleve støjgener fra den nye motorvej. På baggrund af menneskers generelt høje sårbarhed over for støj og den omstændighed, at et stort antal vil opleve øgede gener fra støj, vurderes konsekvensen at være væsentlig.

Motorvejens påvirkning af de rekreative områder vil især 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.

### 9.4.4 Afværgeforanstaltninger

Afværgetiltag til reduktion af påvirkningen af befolkning og sundhed er beskrevet i punkt 9.5.4.

## 9.5 Støj og vibrationer

### 9.5.1 Eksisterende forhold

Støjberegningerne er afgrænset til et beregningsområde, der strækker sig 1.000 meter ud på hver side af den 3. Limfjordsforbindelse. Inden for beregningsområdet forefindes godt 2.600 boliger. Udover støjberegningerne er der derfor udført en overordnet vurdering af de støjmæssige konsekvenser i de øvrige dele af Aalborg på baggrund af trafikberegningerne. Beregningerne er baseret på den forventede trafik i 2045 med og uden den 3. Limfjordsforbindelse. Udgangspunktet for vurdering af støj ved boliger, er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Ved referencescenariet uden den 3. Limfjordsforbindelse er antallet af støjbelastede boliger opgjort til ca. 670 boliger (over 58 dB). Ud af de støjbelastede boliger er ca. 50 karakteriseret som stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB). Støjpåvirkningen stammer primært fra E45 Nordjyske Motorvej, og sekundært og i mindre grad fra de lokale indfaldsveje; Hobrovej, Nibevej, Ny Nibevej og Nørholmsvej.

### 9.5.2 Påvirkninger i anlægsperioden

En overvejende del af anlægsarbejderne forventes at blive udført i en vis afstand fra nærliggende boliger. Undersøgelsen af støjpåvirkningen i anlægsperioden viser, at kun et mindre antal af boliger (< 10) langs motorvejstracéet forventes at blive påvirket af støj, der overstiger kriterieværdierne for anlægsstøj. Den forholdsvis beskedne forventede støjpåvirkning hænger sammen med, at anlægsarbejderne planlægges at blive udført inden for normal arbejdstid på hverdage (kl. 7-18) samt ved at nedvibrere pæle og spuns i stedet for traditionel ramning, som er en væsentlig mere støjende anlægsmetode.

Med henblik på at minimere støjgenerne i omgivelserne vil anlægsarbejdet hovedsageligt blive gennemført inden for normal arbejdstid. Enkelte steder kan der foregå arbejder udover dagsperioden. Arbejdet vil blive planlagt, så det tilstræbes at overholde gældende grænser for anlægsstøj. Det vil imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj.

Ved at sikre information til berørte naboer, og ved tilrettelæggelse af anlægsarbejdet, kan gener i nogen grad forebygges.

Det vurderes, at enkelte boliger kan blive påvirket med mærkbare vibrationer over Miljøstyrelsens grænseværdi ved nedvibrering af pæle og spuns. Ingen boliger vurderes at blive udsat for bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med nedvibrering.

### 9.5.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den 3. Limfjordsforbindelse forløber overordnet gennem åbent land langs den vestlige del af Aalborg. Undervejs passerer motorvejen i varierende afstande flere boligområder ved bl.a. Dall Villaby, Sofiendal Enge, Hasseris Enge og Nørholmsvej. I driftsfasen med trafik på motorvejen vil der komme en væsentlig forøgelse af støjpåvirkningen i området.

Det er Vejdirektoratets målsætning at implementere støjbeskyttelsen som en del af anlægsprojektet. Støjbeskyttelsen er foreslået håndteret med et velkendt tiltag i form af støjskærme. Den planlagte støjafskærmning er beskrevet under punkt 3.1.4.

Støjberegningerne for den 3. Limfjordsforbindelse viser, 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 ved knap 1.100 boliger, blandt andet beliggende i Sofiendal Enge og Hasseris Enge, vil der ske en større forøgelse af støjen (over 6 dB), dog uden at alle boligerne vil blive udsat for en støjpåvirkning på 58 dB eller højere.

Det indgår ikke i støjberegningerne, hvordan den enkelte beboer vil opleve en støjpåvirkning fra den nye motorvej. En motorvej vil ændre lydmiljøet i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

Ved anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse reduceres trafikken på E45 gennem Aalborg og en række veje i den centrale og vestlige del af Aalborg. Støjen fra de pågældende veje vurderes at falde 1-2 dB og enkelte steder med 2-3 dB. På en stor del af de øvrige veje i Aalborg vurderes den 3. Limfjordsforbindelse ikke at medvirke til ændringer i vejstøjen.

#### 9.5.4 Afværgeforanstaltninger

Der er begrænsede muligheder for at reducere støj fra anlægsarbejdet. Ved tilrettelæggelse af arbejdet kan eventuelle gener afbødes ved at sikre god information til berørte naboer om tidsplanen for arbejdet på de enkelte byggepladser, eksempelvis i forbindelse med særligt støjende arbejde som anlæg af bygværker, eller i situationer, hvor der er behov for at arbejde uden for normal arbejdstid, jf. Aalborg Kommunes forskrift om støj fra anlægsarbejde.

Pæle og spuns ved bygværker vil blive nedvibreret efter gældende forskrifter. Processen er betydelig mindre støjende end traditionel nedramning.

I forbindelse med særligt vibrerende arbejde kan der i enkelte tilfælde være risiko for, at bygninger kan blive udsat for skadelige vibrationer. I så fald kan brug af måleudstyr, der permanent overvåger påvirkningen fra vibrationerne, sikre, at relevante grænseværdier ikke overskrides, og bygningerne dermed beskyttes mod skader.

Langs motorvejen etableres støjafskærmning ved flere sammenhængende boligområder, jf. punkt 3.1.4. Den endelige udformning af støjafskærmningen vil først blive fastlagt under detailprojekteringen.

#### 9.5.5 Støjisolering af boliger

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. For anlægsprojektet nævnt i § 1, etableres derfor en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.



Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjsisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra motorvejen. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at motorvejen er taget i brug. Motorvejen betragtes som taget i brug, når den er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen ophører automatisk 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug.

## **9.6 Egholm**

### 9.6.1 Eksisterende forhold

Egholm, der har ca. 50 beboere, er en vigtig, lokal turistdestination, som årligt besøges af op mod 100.000 turister. Limfjorden omkring Egholm er flere steder attraktiv i forhold til lystfiskeri.

Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

### 9.6.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I forhold til Egholms værdi som turistdestination vil anlægsarbejdet 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 vurderes, at konsekvensen af anlægsarbejdet vil være væsentlig for Egholm som turistmål.

### 9.6.3 Påvirkninger i driftsfasen

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.

## **9.7 Natur på land**

### 9.7.1 Eksisterende forhold

Naturområder, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, er undersøgt i en undersøgelseskorridor omkring den 3. Limfjordsforbindelse. Derudover er fredskovsarealer og levesteder for beskyttede arter, herunder flagermus, markfirben, padder, odder og birke- mus også undersøgt. Ved feltundersøgelserne er områdernes tilstand vurderet, ligesom der er registreret dyre- og plantearter, herunder invasive, rødlistede og fredede arter.

De største sammenhængende naturområder findes i Østerådalen, hvor der både er moser og ferske enge, herunder rigkær samt søer, vandløb og overdrev. Enkelte af områderne er værdifulde med bl.a. fredede orkideer. Tættere på Limfjordskysten ligger de beskyttede naturområder mere spredt og har lavere naturværdi. Langs Limfjorden findes der strandenge, som på Egholm er værdifulde både inden for undersøgelseskorridoren og på vestsiden af Egholm. Nord for Limfjorden findes den største koncentration af naturområder tættest på Aalborg Lufthavn, men ingen af områderne er værdifulde. Længst mod nord er området præget af landbrugsdrift og de små naturområder ligger spredt i landskabet.

Alle skovene i undersøgelseskorridoren har karakter af plantager.

De beskyttede arter er særligt knyttet til eksisterende naturområder omkring Østerådalen, på Egholm og langs Limfjordens kyster, hvor flere af de våde naturtyper er velegnede som levesteder for padder. Strandtudse er registreret flere steder på Egholm og syd for Limfjorden, mens skrubbtudse er den mest almindelige paddeart, der er fundet inden for undersøgelseskorridoren.

De fleste flagermus er registreret ved krydsningen af de store åer (Østerå og Lindholm Å), ved søerne i Klostereng og langs et læhegn ved Lufthavnsvej. Størstedelen af registreringerne viser, at det er sandsynligt, at området udelukkende bliver brugt til fødesøgning og som flyveruter mellem områder.

Odder er eftersøgt på Egholms kyster, ved søerne i Klostereng samt ved kysten nord for Limfjorden. Der er ligeledes fundet spor efter odder omkring Lindholm Å og omkring Østerå. I forbindelse med eftersøgning af odder i 2023 er der flere observationer på den sydlige del af Egholm omkring kystdigerne samt ved søerne i Klostereng. Der er ikke fundet odderhuler, men det kan på baggrund af undersøgelserne ikke afvises, at der er yngleaktivitet i eller nær motorvejstracéet.

Der er søgt efter birkemus på lokaliteter i Østerådalen, som vurderes at være egnede levesteder. Birkemusen blev dog ikke fundet.

### 9.7.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Påvirkning af natur i anlægsperioden omfatter dels permanent inddragelse af beskyttet natur og skove til anlægsprojektet og dels midlertidig inddragelse af naturområder til arbejdsarealer, som genoprettes, når anlægsarbejdet er afsluttet.

For beskyttede naturområder, eksempelvis rigkær i Østerådalen, kan konsekvensen ved etablering af den 3. Limfjordsforbindelse være væsentlig, da der sker permanent inddragelse af naturområder, der kun vanskeligt og inden for en lang tidshorisont kan erstattes.

Nord for Limfjorden og på Egholm består de permanent inddragede områder af naturtyper, som er nemmere at erstatte inden for en kortere tidshorisont.

Beskyttede arter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IV, påvirkes i særlig grad, hvis deres yngle- og rastesteder påvirkes permanent. Der er i projektet stor fokus på afværgeforanstaltninger, herunder anlægstidspunkt og udformning af tiltagene, så projektets påvirkning på de enkelte arter reduceres mest muligt. På trods af de forslåede afværgeforanstaltninger har det ikke været muligt at udelukke en væsentlig påvirkning på den lokale bestand af odder, og det har ikke været muligt at dokumentere, at den økologiske funktionalitet af området for odder kan opretholdes. Dette skyldes, at der ikke er kendte og dokumenterede foranstaltninger til at afværge en inddragelse af odders yngleområde. Det er derfor valgt at genskabe lignende forhold for arten i lokalområdet på det langt større indvundne areal på den sydlige del af Egholm. Det vurderes, at disse afværgetiltag vil have en god effekt.

For andre fredede arter og arter på den danske rødliste, som også tilgodeses ved etablering af nye naturområder, vurderes konsekvenserne som ubetydelig til moderat, da disse arter ligesom odder kan spredes til nye naturområder.

Der etableres erstatningsskove for fredskov, der fjernes syd og nord for Limfjorden. Konsekvensen for fredskov vurderes derfor at være ubetydelig til begrænset afhængig af skovens nuværende naturtilstand.

Der sker ingen påvirkning af beskyttede naturtyper, arter på habitatdirektivets bilag IV eller fredede og rødlistede arter inden for det område, der udlægges til tørdok øst for Aalborg.

### 9.7.3 Påvirkninger i driftsfasen

En ny 4-sporet motorvej vil udgøre en betydelig barriere for dyrenes spredning i landskabet, herunder også for andre arter end de særligt beskyttede. Der indgår derfor 37 faunapassager i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse. Faunapassagerne etableres både som våde og tørre passager, og der etableres en dalbro over Østerådalen, som sikrer en bred passage for dyr, der bruger ådalen som spredningskorridor.

Der er generelt ikke stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus langs motorvejstracéet nord og syd for Limfjorden. Det vurderes derfor, at etablering af den 3. Limfjordsforbindelse ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne. På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af digegravene på sydsiden af Egholm samt på limfjordskysten ved Nørredyb, hvor der vil kunne forekomme flagermus. Da der friholdes brede spredningskorridorer langs kysterne, vurderes

påvirkningen at være uvæsentlig. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus ikke er væsentlig.

De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget.

Effekten forstærkes af at lys og lyd også kan påvirke padders adfærd.

For at kompensere for barriereeffekten anlægges flere faunapassager under motorvejen med tilhørende paddehegn, der leder padderne til passagerne, ligesom der etableres nye vandhuller, hvor det er relevant. Konsekvensen for padderne vil derfor være ikke væsentlig. Når motorvejen er etableret, skal der desuden gennemføres overvågning af forekomsterne af strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden, så det kan undersøges om de gennemførte tiltag er tilstrækkelige.

Desuden etableres flere erstatningsvandhuller på landindvindingen på den sydlige del af Egholm for at forbedre levesteder for strandtudse.

Trafikdrab af odder minimeres ved, at der ved krydsning af vandløb etableres lysafskærmede faunapassager med faste banketter, så odderne kan passere langs vandløbene under motorvejen. Der vil herudover skabes nye spredningsmuligheder på landindvindingen syd for Egholm. Motorvejens barriereeffekt for odder vil dermed være uvæsentlig.

Der etableres en motorvej gennem et yngle- og rasteområde for odder, og det er ikke muligt at afvise, at støj fra motorvejen vil påvirke ynglehabitatet for odder væsentligt. En påvirkning af opretholdelsen af den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområdet for odder vil dermed ikke kunne udelukkes. Der er derfor foretaget en vurdering af, om der kan ske fravigelse af habitatdirektivet for påvirkningen af ynglelokaliteten for odder i både anlægs- og driftsfasen. Det er vurderet, at betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt i og at gennemførelsen af projektet derfor kan ske inden for rammerne af bestemmelsen, jf. punkt 3.4.2.1.

Det vurderes, at de planlagte faunapassager vil mindske motorvejens barriereeffekt for både mindre og større pattedyr og mindske risikoen for, at dyrene krydser vejanlægget med risiko for trafikdrab. Dermed vurderes konsekvensen for de større pattedyr at være begrænset.

Der sker ingen påvirkning af beskyttet natur, arter på habitatdirektivets bilag IV eller fredede og rødlistede arter inden for det område, der udlægges til tørdok øst for Aalborg i driftsfasen.

Der henvises til kapitel 4 Natur på land i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

#### 9.7.4 Afværgeforanstaltninger

For at reducere eller afværge påvirkningen af de berørte naturområder, er det en forudsætning, at der indarbejdes afværgetiltag, som beskrevet i det følgende.

Ved midlertidig inddragelse af beskyttede naturområder iværksættes afværgetiltag i form af udlægning af køreplader og anvendelse af maskiner med et lavt marktryk med henblik på at mindske risikoen for traktose, som udgør en særlig risiko i områder med våde naturtyper. Efterfølgende retableres jorden så vidt muligt, bl.a. ved at løsne jorden, hvis den er blevet komprimeret. Alternativt foretages afrømning af muld med den eksisterende naturlige frøpulje, som placeres i miler og genudlægges efter anlæg, hvor det er muligt. Under anlæg af landskabsbroen over Østerå dalen etableres en midlertidig arbejdsbro til krydsning af arealer med rigkær og moser.

Etablering af 3. Limfjordsforbindelse resulterer i permanent inddragelse af strandenge, moser og rigkær, overdrev, ferske enge og søer, som skal erstattes. Som erstatning for nedlæggelse af de beskyttede naturområder, etableres erstatningsnatur i forholdet 1:2.

Så vidt det er muligt, bliver erstatningsnaturen anlagt, så nye naturområder bliver af samme type som de områder, der inddrages, og så tæt på de oprindelige naturområder som muligt. Der kan dog være tilfælde, hvor naturtypen må erstattes med en anden type eller placeres i større afstand som følge af naturgivne og landskabelige forhold. Flere små erstatningsarealer kan samles i ét større, sammenhængende, nyt naturområde.

Dele af landindvindingen syd for Egholm udlægges som strandeng eller andre naturtyper som erstatning for de naturområder, der inddrages til anlægsprojektet.

Der etableres ca. 106 ha erstatningsnatur. Erstatningsnaturen fordeles på ca. 65 ha eng, ca. 14 ha mose, ca. 21 ha overdrev, ca. 3 ha søer og ca. 3 ha strandeng. Derudover skal der etableres ca. 3 ha fredskov. Der henvises til afsnit 4.5 i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

For at der fortsat kan være funktionelle levesteder for arter samt egnede områder for naturtyper, der i forbindelse med 3. Limfjordsforbindelse mister deres yngle- og rasteområ-

der, er det nødvendigt at etablere nye levesteder samt forberede områder for arter og naturtyper. Områderne skal være funktionelle i forhold til de arter eller naturtyper der skal anvende dem inden de eksisterende levesteder kan nedlægges.

Der etableres erstatningsnatur for overdrev, rigkær, eng, næringsrige moser, strandeng, søer og vandløb samt yngle- og rasteområder. Erstatningsnaturen færdigetableres to år, inden de oprindelige naturområder tages i brug for etablering af anlægsprojektet. Der henvises til kapitel 4.5 i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

#### 9.7.5 Afværge- og kompenserende foranstaltninger for bilag IV-arter

Afværgeforanstaltningerne for bilag IV-arterne samt kompenserende foranstaltninger for odder færdigetableres, inden de oprindelige naturområder fjernes. Dette sker for at sikre, at foranstaltningerne er fuldt funktionelle og den økologiske funktionalitet for flagermus og padde kan opretholdes, samt for odder kan opretholdes i videst muligt omfang.

Som en del af anlægsprojektet etableres 37 faunapassager, som vil give mulighed for, at dyr på udvalgte steder kan passere motorvejen, så vejens barrierevirkning mindskes. Der henvises til kapitel 4 Natur på land i den supplerende miljøkonsekvensrapport, hvor der findes detaljeret oversigt med placeringen af faunapassagerne, samt hvilke dyr de vil tilgodese.

Der etableres således nye erstatningslevesteder og nye ledelinjer for flagermus henholdsvis tre og to år, før eksisterende levesteder og ledelinjer fjernes.

Nye vandhuller for padde færdigetableres mindst to år, før de eksisterende vandhuller fjernes.

Land med terrænstrukturer som loer, miler, diger og paddeskrab inklusive stenbunker færdigetableres to år inden, de eksisterende levesteder for odder fjernes.

Der henvises til afsnit 4.5 i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

##### 9.7.5.1 Odder

Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.

Områder, hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder, skal, inden anlægsarbejdet sættes i gang, gennemses for odderhuler. Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle- og rasteområde for odder, inden anlægsarbejdet igangsættes. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får

odder til at flytte sig fra området. Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned. Oddeunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår-vinter, da oddeunger i Danmark primært fødes fra juni til november, og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i to til tre måneder.

Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odde skal dels være i form af støj fra maskiner, fra naturlige fjender og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre dyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejdet start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde, der gerne skal afgive afføring og urin i området. Samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj. Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odde væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes. Efter forstyrrelse opsættes finmasket hegn mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder for at undgå tilfældig indvandring af arter til anlægsområdet, og at anlægsmaskiner mv. kører ud i de omgivende områder.

For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler, som udformes som strandengsloer. Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnelportalen, da disse er meget anvendt af odde til fouragering og spredning.

Kanalerne udformes, så de er mere end 50 cm dybe men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. Kanalerne etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen inden for det nye kystdige. Herudover etableres en række mindre kanaler og loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter, så padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre kystdige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odde-habitat på sydsiden af Egholm.

Der skal ikke være offentlig adgang til det nye naturområde på landindvindingen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning.

#### 9.7.5.2. Flagermus

Der etableres afværgeforanstaltninger for flagermus for at reducere påvirkningen fra inddragelse og forstyrrelse af potentielle raste- og ynglesteder i anlægsperioden.

Forud for anlægsperioden, i forbindelse med detailprojektering, undersøges de træer og bygninger, som skal fjernes i forbindelse med anlægsprojektet. Undersøgelserne foregår for at sikre, at raste- eller ynglekolonier i flagermusegnede træer samt flagermusegnede bygninger ikke fældes eller nedrives, inden afværgeforanstaltninger er etableret, eller udslusning fra bygninger er udført. Træer med hulheder er omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen og må kun fældes i en begrænset periode (1. september – 31. oktober), også selvom der ikke er flagermus i træerne.

Som afværgeforanstaltning i forhold til rydning af potentielle træer, skal den fremtidige tilgængelighed af flagermustræer sikres. Dette skal ske ved at der for hvert potentielt flagermustræ, der skal fældes, veteraniseres to træer samt udpeges et træ til naturligt henfald. Herved sikres, at der ikke sker tab af yngle- og rasteområder på længere sigt. Ved veteranisering påføres levende træer skader, f.eks. ved afrivning af grene og beskæring i stammen, med henblik på at fremme forrådnelse og svampeangreb i træet og derved skabe nye naturlige levesteder for bl.a. flagermus med henblik på at styrke biodiversiteten.

I anlægsperioden kan der forekomme forstyrrelse af flagermus fra lys fra anlægsarbejdet. Påvirkning minimeres ved, at anlægsarbejdet foregår i dagtimerne, hvor flagermus ikke er aktive, og ved at undgå belysning med hvidt lys på vandflader, skov med egnede yngle- og rastetræer samt på ledelinjer såsom læhegn og vandløb.

I anlægsperioden friholdes de vigtige spredningskorridorer for flagermus, dvs. de større ådale samt kysterne. I anlægsperioden friholdes vigtige spredningskorridorer så som de større ådale samt kysterne. For at sikre fri passage for flagermus skal etablering af faunapassager langs vandløb og kyster foregå således, at der til enhver tid friholdes en korridor på fire meter i højden og ni meter i bredden. På denne måde opretholdes spredningskorridoren under anlægsarbejdet.

#### 9.7.5.3 Padder

Ved nedlæggelse af vandhuller, der er egnede til ynglende padder, færdiganlægges kompensationsvandhuller på egnede placeringer i nærheden af eksisterende paddebestande senest to år før, de eksisterende vandhuller nedlægges. Herved har især juvenile padder mulighed for at kolonisere de nye vandhuller, før de gamle ynglesteder nedlægges. For bilag IV-arter skal compensationen for et nedlagt vandhul eller yngleområde være mindst 1:2 for at sikre tilpas mange yngle- og rasteområder til at opretholde bestandene.

Erstatningsarealerne skal følge 'best practice' for nye ynglesteder for strandtudser og spidssnudet frø ved anlæg af veje og skal driftes, så arealerne opretholder deres funktionalitet som yngle- og rasteområde for arterne.



På Egholm skal der etableres nye vandhuller på begge sider af motorvejen. Det skyldes, at anlægsprojektet påvirker potentielle yngle- og rasteområder for strandtudse på strandengene på begge sider af motorvejstracéet. Landindvindingen på sydkysten af Egholm kan etableres, så der genskabes yngle- og rasteområder for strandtudse, da arten tåler en vis saltholdighed i vandet.

På Egholm skal der enten ske forbedring af eksisterende ynglemuligheder eller etableres erstatningsvandhuller til strandtudse på fire lokaliteter på den østlige del af Egholm. Desuden skal der etableres et erstatningsvandhul på vestsiden af motorvejen i forbindelse med landindvindingen mod syd. Der skal etableres pleje af områderne i form af græsning, således at områderne holdes lysåbne og egnede for strandtudse.

Syd for Limfjorden skal der på hver side af motorvejen etableres i alt 14 nye vandhuller (nord og syd for Nørholmsvej). Disse vandhuller skal fungere som ynglelokaliteter for strandtudse i området som erstatning for de vandhuller, som fjernes i forbindelse med anlægsprojektet, og vandhullerne udgør dermed en afværgeforanstaltning. Der skal etableres tre yngle-vandhuller på hver side af motorvejen nord for Nørholmsvej og fire ynglevandhuller på hver side af motorvejen syd for Nørholmsvej. Syd for Nørholmsvej etableres to af ynglevandhullerne i nærhed til Svanholmgrøften, som også udgør et potentielt yngle- og rastested for strandtudse.

Nye vandhuller til bilag IV arter skal generelt være omkring 600 m<sup>2</sup>.

Udover etableringen af ynglevandhuller og stenbunker til rastesteder er det afgørende, at vandhullerne og de omliggende arealer forvaltes, så de er egnede som yngle- og rasteområder og til fødesøgning for strandtudse.

Ved anlægsarbejde på arealer syd for Limfjorden og på Egholm, hvor der er potentielle raste- og ynglesteder for strandtudse og ved en sø i Østerådalen, hvor der er potentielt levested for spidssnudet frø, skal der opsættes paddehegn omkring hele anlægfeltet, herunder også midlertidige jorddepoter for at sikre den økologiske funktionalitet.

## **9.8 Målsatte vandløb og søer**

### **9.8.1 Eksisterende forhold**

I området langs den 3. Limfjordsforbindelse ligger tre målsatte vandløb. Syd for Limfjorden ligger Østerå og Hasseri Å, som på strækningerne langs motorvejen er i ringe til moderat økologisk tilstand. Nord for Limfjorden ligger Lindholm Å, som ligeledes er i moderat til ringe økologisk tilstand. Den kemiske tilstand er ukendt på hovedparten af strækningerne i Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å. Den nordligste strækning af Lindholm Å er dog i dårlig kemisk tilstand. Miljømålet for de tre målsatte vandløb er god økologisk tilstand og god kemisk tilstand.

I området langs den 3. Limfjordsforbindelse ligger desuden fire søer, der er målsat i vandområdeplan 2021-2027. Klostereng Lergrav (nord), der ligger syd for Limfjorden, er i moderat økologisk tilstand. Nord for Limfjorden ligger Voerbjerg Lergrav (vandskisøen), som er moderat økologisk tilstand, og Smalby sø, øst og vest, som er i henholdsvis god og moderat økologisk tilstand. Miljømålet for alle søerne er god økologisk tilstand og god kemisk tilstand.

#### 9.8.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden kan anlægsarbejdet påvirke målsatte vandområder ved, at der sker erosion af blotlagt jord og efterfølgende udvaskning af finkornet materiale til dræn, grøfter, vandløb og søer. Samtidig kan der ske spild af miljøfarlige stoffer fra anlægsmaskiner. Da det er en forudsætning, at der foreligger en beredskabsplan, som entreprenøren skal følge i tilfælde af uheld med spild og lignende, vurderes konsekvensen af erosion og risiko for udledning af forurenende stoffer fra spild til vandløb og søer at være begrænset.

Der kan også ske påvirkning af målsatte vandløb i forbindelse med sænkninger af grundvand, som særligt skal foretages i Østerådalen, hvor der skal etableres en dalbro samt ved Hasseris Ås udløb i Limfjorden, hvor der skal etableres tunnelportal. Det oppumpede grundvand vil i videst muligt omfang blive nedsivet på nærliggende arealer, fremfor at blive udledt til recipienter. Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes der afværgetiltag, der sikrer, at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt af den udledte vandmængde. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for okker, suspenderet stof og miljøfarlige stoffer inden udledning. Nedsivningen og ovenstående afværgetiltag vil sikre, at konsekvensen af projektet for målsatte vandløb er begrænset.

Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å skal alle omlægges på kortere strækninger for at minimere længden af faunapassagerne.

Indsatsprogrammerne i forhold til opnåelse af god økologisk tilstand i vandløbene er bl.a. genslyngning og mindre strækningsbaserede restaureringer, og derfor vurderes konsekvensen af omlægning at være begrænset, da omlægningerne etableres, så vandløbene får et mere naturligt forløb.

For både Østerå og Hasseris Å skal der udbygges eller etableres underføringer af en betydelig længde og i alle tilfælde med længder, der overskrider 20 meter, hvilket som tommelfingerregel anses som en spærring for smådyr og fisk. Som afværgetiltag etableres faunapassager af typen B1, våd i forbindelse med underføringerne, som bl.a. omfatter, at vandløbsbunden føres ubrudt igennem, og at der udlægges 50 meter gydegrus på hver side af underføringerne. Påvirkningen på fisk og smådyr vurderes derfor som moderat.

Underføringen for Lindholm Å etableres som en høj og bred faunapassage af typen A2 (våd), hvor vandløbet frit kan løbe igennem, og hvor lys kan nå ind fra hver side af underføringen. Derfor vurderes det, at underføringen ikke vil betegnes som en spærring for passage af smådyr og fisk i vandløbet, selv om den overstiger 20 meter. Påvirkningen på fisk og smådyr vurderes derfor som moderat.

Før og efter etablering af underføringerne foretages overvågning af tilstanden for smådyr og fisk i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å i samarbejde med Miljøstyrelsen for at undersøge underføringernes påvirkning af vandløbenes tilstand.

Ingen af søerne i området påvirkes direkte af anlægsprojektet, men ved forlængelsen af Mølholmsvej, forbi den målsatte sø Klostereng Lergrav, kan søens brinker risikere at blive påvirket, ligesom der kan ske mindre spild af jord og miljøfarlige stoffer til søen. Konsekvensen vurderes dog at være begrænset, da der vil blive taget passende forholdsregler.

Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af de målsatte vandløb og søer eller hindre senere måløpfyldelse.

### 9.8.3 Påvirkninger i driftsfasen

Når motorvejen er taget i brug, vil udledning af vejvand fra regnvandsbassiner kunne påvirke vandføringen i vandløbene, ligesom udledning af miljøfarlige stoffer kan påvirke vandkvaliteten i de målsatte vandløb. Der vil ikke ske udledning af vejvand til de fire målsatte søer.

Regnvandsbassinerne dimensioneres så store, at mængden af det vand, der udledes, vil udgøre en begrænset del af vandføringen i vandløbene. Afløbet fra bassinerne reguleres med en drosselledning. Det sikrer, at vandet fra bassinerne udledes med en forsinkelse, der svarer til den naturlige afstrømning og derved ikke medfører erosion eller anden fysisk påvirkning af vandløbene.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT), så indholdet af metaller og andre miljøfarlige stoffer fra vejen og trafikken renses så meget, at vejvandet, efter umiddelbar fortynding i udløbet til vandløbene, ikke påvirker vandkvaliteten i vandløbene.

Det er nødvendigt at reducere den eksisterende tilledning af kobber og zink til de målsatte vandløb for at modvirke tilførslen af de pågældende stoffer gennem udledning af vejvand. Der skal derfor erhverves yderligere ca. 62 ha landbrugsareal, der omlægges til varig natur, hvilket vil opveje den mængde kobber og zink, der vil blive udledt via vejvandet fra motorvejen.

Samlet set vurderes udledningen af vand fra regnvandsbassinerne ikke at forringe tilstanden i de målsatte vandløb og søer eller forhindre senere målopfyldelse.

Alle regnvandsbassiner 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 udløb til vandløb og søer.

Konsekvensen af udledning af vejvand til målsatte vandløb og søer vurderes derfor at være begrænset. Anlægsprojektet vurderes ikke at forringe den nuværende tilstand af de målsatte vandløb og søer eller hindre senere målopfyldelse.

#### 9.8.4 Afværgeforanstaltninger

Der etableres regnvandsbassinerne tidligt i anlægsperioden, og hvor det ikke er muligt, etableres midlertidige bassiner til fældning af materialer og beskyttelse af vandområderne under den følsomme periode, hvor overjorden er blottet og udsat for erosion.

Samtlige regnvandsbassiner etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune.

Vandløb omlægges, hvor det er nødvendigt for anlægsprojektets gennemførelse. Vandløbene sikres herved kontinuerte forløb med fri passage for fauna og stabile brinker op- og nedstrøms. Forlægning af vandløbene skal ske på en måde, som sikrer et naturligt og fysisk varieret vandløb. Omlægningerne afklares i detailprojekteringsfasen i samarbejde med Aalborg Kommune, der er vandløbsmyndighed.

I forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger skal vandet i videst muligt omfang nedsives. Hvis nedsivning ikke er muligt, skal udledning til recipient planlægges og udføres, så recipienten ikke påvirkes.

Ved udledning af det oppumpede grundvand skal der indhentes en udledningstilladelse hos Aalborg Kommune, og der skal foretages en analyse af grundvandets kvalitet for at sikre, at gældende miljøkvalitetskrav for udledning af grundvand til recipienter kan overholdes, og opnåelse af miljømålene ikke forhindres for målsatte vandområder.

I anlægsperioden kan anlægsarbejdet påvirke målsatte vandområder ved, at der sker erosion af blotlagt jord og efterfølgende udvaskning af finkornet materiale til dræn, grøfter, vandløb og søer. Arbejdspladser og midlertidige oplag af jord skal derfor placeres og indrettes, så der ikke sker erosion af blotlagt jord og efterfølgende udvaskning af finkornet

materiale til dræn, grøfter, vandløb, søer og kystvande. Entreprenøren skal udarbejde og følge en beredskabsplan, eksempelvis i tilfælde af spildhændelse mv.

For at sikre at udledning af vejvand ikke medfører en yderligere belastning af de målsatte vandløb med kobber, zink og evt. andre miljøfarlige stoffer, er det nødvendigt at erhverve yderligere ca. 62 ha landbrugsareal, som omlægges til varig natur.

## **9.9 Marin vandkvalitet**

### **9.9.1 Eksisterende forhold**

Ved Limfjorden krydser anlægsprojektet vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak i Limfjorden, som er i ringe økologisk tilstand, samtidig med at vandområdet ikke vurderes at være i god kemisk tilstand.

I Limfjorden omkring Egholm er den fremherskende strømretning østgående, og gennemstrømningen med vand fra Nordsøen har stor betydning for Limfjordens saltbalance, næringssalt-balance og fjordens økologiske tilstand i øvrigt. Vandområdet er karakteriseret ved høje koncentrationer af næringsstoffer i vandsøjlen og deraf følgende høje koncentrationer af planteplankton (fytoplankton). Mens dele af Limfjorden årligt rammes af iltsvind, som kan være kraftigt i de indre dele af fjorden, så opstår der sjældent lagdeling af vandsøjlen på målestationen tæt ved Egholm. I perioden 2015-2023 har der ikke været målt iltsvind.

### **9.9.2 Påvirkninger i anlægsperioden**

Anlægsprojektet inkluderer en permanent landindvinding i hovedløbet syd for Egholm og en midlertidig etablering af byggegruber i Nørredyb. I anlægsperioden medfører det en mindre reduktion af gennemstrømningsarealet både nord og syd om Egholm. Ændringerne i Limfjordens forløb får kun minimal betydning for vandhastighed og vandgennemstrømning i Limfjorden og påvirker ikke salinitet, temperatur og lagdeling.

Gravearbejdet til lavbroens fundamenter udføres inden for spunsede gravekasser, så der ikke sker spredning af sediment fra anlægsarbejdet i Nørredyb. Eventuel uddybning af en rende til tørdok i Østhavnen udføres ligeledes inden for en spuns eller lignende til sikring af, at der ikke sker sedimentspild fra gravearbejdet.

Udgravningen til sænketunnelen i fjordbunden giver anledning til opslæmning af sediment i vandfasen, som derefter vil blive transporteret med strømmen, indtil det aflejrer sig på bunden af Limfjorden. Det påvirker tilgængeligheden af lys for planteplankton, som kan føre til en reduktion i produktionen af organisk stof (primærproduktionen). Samtidig kan frigivelse af næringsstoffer og miljøfarlige stoffer fra sedimentspildet påvirke planteplanktonets vækst og biomasse.

Sediment fra gravearbejdet kan spredes med strømmen alt efter strømretningen. Koncentrationerne af sediment i vandsøjlen vil være størst i nærområdet til gravearbejdet. Da det er en projektforsudsætning, at gravearbejdet foregår i vinterperioden (november til marts), vurderes risikoen for opblomstring af planteplankton at være lav, da planktonets vækst naturligt er lav om vinteren på grund af lysbegrænsning og lav vandtemperatur.

Anlægsarbejde i vinterperioden vil også mindske risikoen for iltsvind i forbindelse med et eventuelt forbrug af ilt i vandsøjlen til omsætning af letomsættelige stoffer i sedimentet. Det skyldes, at vandet i vintermånederne typisk er vel iltet på grund af lave vandtemperaturer og god opblanding af vandsøjlen.

Sedimentspildet til vandsøjlen vil medføre en forventet frigivelse af næringsstoffer på i alt 10,1 tons kvælstof og 2,25 tons fosfor fordelt over de to vintre, hvor der graves.

Det er nødvendigt at erhverve i alt ca. 428 ha til gennemførelse af anlægsprojektet og nødvendige foranstaltninger, heraf ca. 62 ha landbrugsareal, som omlægges til varig natur. Herudover skal erhverves ca. 92 ha til midlertidige arbejdsarealer. Erhvervelse af landbrugsarealer i omdrift og omlægning af disse til varig natur, vil opveje den mængde kobber og zink, der vil blive udledt via vejvandet fra motorvejen. Tilsvarende vil omlægningen af landbrugsarealer til varig natur medføre en permanent årlig reduktion i kvælstoftilførslen til Limfjorden på ca. 8,3 tons kvælstof pr. år, når motorvejen er anlagt. Frigivelsen af de 10,1 tons kvælstof ved gravearbejdet fordelt over to vintre, modvirkes således af reduktion i kvælstofudledning fra det landbrugsareal, der tages ud af drift. Der henvises til kapitel 6 i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Selvom arealerne er erhvervet og taget ud af drift, inden gravearbejderne påbegyndes, forventes det dog ikke, at der vil være kompenseret fuldt ud for frigivelse af kvælstof på det tidspunkt, hvor gravearbejderne skal påbegyndes af hensyn til projektets fremdrift. Det skyldes, at der først er tilstrækkelig reduktion i kvælstoftilførslen mellem et til fem år efter, at et landbrugsareal er taget ud af drift. Der forventes derfor en kortere periode, hvor tilstanden forringes. Anlægsmyndigheden vil indbringe sagen for Miljøstyrelsen, der kan tillade udledning af kvælstof efter § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Frigivelsen af kvælstof i forbindelse med gravearbejderne vil ikke give anledning til en varig ændret tilstand og vil ikke hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål for Limfjorden. Projektet medfører en permanent reduktion i tilførslen af kvælstof til Limfjorden, og den midlertidige påvirkning vil være neutraliseret fuldt ud senere i planperioden.

Frigivelsen af fosfor i forbindelse med gravearbejdet vil ikke påvirke vandkvaliteten i Limfjorden, idet det er kvælstof og ikke fosfor, der er begrænsende for produktionen af planteplankton.

Der er ikke påvist indhold af asbest i sedimentet, der skal opgraves.

I forbindelse med gravearbejderne spredes sedimentet, der aflejres og re-suspenderes i Limfjorden. Hovedparten af de miljøfarlige stoffer i sedimentet findes i koncentrationer, der er under miljøkvalitetskravene for sediment. De miljøfarlige stoffer bundet til sedimentet i Limfjorden kan helt eller delvist blive frigivet til vandfasen ved gravearbejdet.

Uden for gravefeltet og dets umiddelbare nærhed vil koncentrationen af sediment være så lav, at det beregningsmæssigt ikke indebærer en frigivelse af miljøfarlige stoffer til vandfasen i koncentrationer, der i sig selv overstiger de generelle miljøkvalitetskrav.

Da der i nærheden af anlægsområdet udledes rensede spildevand med et forhøjet indhold af miljøfarlige stoffer fra Aalborg Renseanlæg Vest, kan det ikke udelukkes, at der ved kumulation mellem det rensede spildevand og frigivelsen af miljøfarlige stoffer, som følge af sedimentspild og spredning, vil kunne forekomme påviselige koncentrationer, der er højere end de generelle miljøkvalitetskrav, i dele af farvandet syd og sydøst for Egholm i måneder, hvor der graves.

Inden for gravefeltet og i det umiddelbare nærområde kan det ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme forhøjede koncentrationer af miljøfarlige stoffer, både som følge af sedimentspildet isoleret set, men også ved kumulation med udledningen af rensede spildevand i med gravearbejde og perioder med vestgående strømretning i de måneder, hvor der graves.

Det vurderes, at påvirkningen med miljøfarlige stoffer, som frigives til vandmiljøet som følge af gravearbejdet til tunnelen, og det kumulative bidrag med rensede spildevand vil være lokalt afgrænset, og hurtigt vil blive kraftigt fortyndet som følge af strømhastighederne i Limfjorden syd for Egholm. Det vurderes derfor på baggrund af beregninger af sedimentspredning, at den kemiske tilstand i vandområde Nibe Bredning og Langerak i sin helhed ikke vil påvirkes som følge af projektet.

Det vurderes på baggrund af beregningerne af sedimentspredning, at der ikke vil ske en tilførsel af sediment og miljøfarlige stoffer som følge af gravearbejderne fra Limfjorden (Vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak) til slutrecipienten Kattegat (Vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt).

Da udledning af oppumpet grundvand fra grundvandssænkning kan føre til merudledning af kvælstof og fosfor, som kan påvirke vandkvaliteten i Limfjorden, er det aftalt med Aalborg Kommune, at oppumpet grundvand i videst muligt omfang bliver nedsivet på omkringliggende arealer. Det vurderes derfor, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning

af Limfjorden med kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand i Limfjorden, og at der derfor ikke sker en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i Kattegat, Aalborg Bugt, som slutrecipient.

Frigivelsen af næringsstoffer under anlægsarbejdet opvejes derudover af den permanente reduktion i belastningen af Limfjorden fra de landbrugsarealer, der erhverves til anlægsprojektet og dermed tages ud af drift. Når landbrugsarealer tages ud af drift, indebærer det også en reduktion af tilførsel af især zink og kobber til vandområderne. Det betyder, at den frigivelse af miljøfarlige stoffer, som gravearbejderne potentielt indebærer, delvist kompenseres ved at omlægge landbrugsarealer til varig natur.

Samlet set vurderes konsekvensen af sedimentspild, frigivelse af næringsstoffer og miljøfarlige stoffer til vandsøjlen at have en begrænset konsekvens for vandkvaliteten, da gravearbejdet til etablering af sænketunnelen foregår fra november til marts.

Idet de generelle miljøkvalitetskrav vil kunne overholdes i Limfjorden uden for graveområdet og i nærområdet syd for Egholm, vurderes det, at miljøkvalitetskravene også vil kunne overholdes for Vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt, og dermed vurderes det, at projektet ikke vil indebære en påvirkning af tilstanden i Vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt og ikke vil hindre målopfyldelse.

Anlægsarbejdet vurderes derfor samlet set ikke at medføre en forringelse af tilstanden i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak) eller Kattegat (vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt) eller forhindre senere målopfyldelse.

### 9.9.3 Påvirkninger i driftsfasen

Supplerende beregninger viser, at landindvindingen på Egholm og brofundamentene i Nørredyb ikke påvirker vandgennemstrømningen i Limfjorden.

I driftsfasen vil der ske udledning af miljøfarlige stoffer fra vejvand til Limfjorden.

Det vurderes, at koncentrationerne af miljøfarlige stoffer fra vejvand, der udledes til fjorden via de store vandløb Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å samt de mindre grøfter samlet vil have en begrænset konsekvens på vandkvaliteten i Limfjorden.

Samtidigt vil erhvervelsen af landbrugsarealer til anlægsprojektet medføre en varig reduktion i den nuværende tilførsel af kvælstof til Limfjorden. Reduktionen i kvælstoftilførslen udgør 8,3 tons pr. år.

Der vil i driftsfasen ske en lille udledning af miljøfarlige stoffer med vejvand, især kobber og zink. Omlægningen af landbrugsarealer til varig afgræsning eller natur vil reducere



den eksisterende tilførsel af zink og kobber, hvorved der kompenseres for tilførsel til Limfjorden som følge af udledning af vejvand. Miljøkvalitetskravene vil dermed kunne overholdes i Limfjorden, og udledning af vejvand vil således ikke medføre en forringelse af tilstanden i Limfjorden eller hindre senere målopfyldelse.

Idet udledningen af vejvand vil kunne overholde miljøkvalitetskravene i Limfjorden, vurderes det, at der som følge af projektet ikke vil ske en påvirkning af den kemiske tilstand i Vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt, og samtidig vurderes det, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i Vandområde 222.

Der vil i driftsfasen ske en udledning af næringsstoffer med vejvand. Udledningen vil blive kompenseret ved at omlægge landbrugsarealer til varig afgræsning eller natur, som herved kompenserer for den ekstra tilførsel af næringsstoffer til Limfjorden. Det indebærer, at der ikke vil være øget udstrømning af næringsstoffer fra Limfjorden til Kattegat. Det vurderes derfor, at projektet ikke vil indebære en væsentlig påvirkning af tilstanden i Aalborg Bugt, og at anlægsprojektet ikke vil hindre målopfyldelse for Vandområde 222.

Samlet set vurderes driftsfasen derfor ikke at medføre en forringelse af tilstanden eller forhindre senere målopfyldelse i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Lange-rak) eller Kattegat (vandområde 222 Nordlige Kattegat, Aalborg Bugt).

#### 9.9.4 Afværgeforanstaltninger

For at sikre vandkvaliteten i Limfjorden skal der gennemføres en række tiltag i forbindelse med anlægsarbejdet. Udgravning af rende til sænketunnelen skal foregå i perioden fra november til marts. Tillige skal opfyldning af landindvindingen på sydsiden af Egholm ske fra land, og efter at nyt kystdige er etableret. Etablering af kystdige og kystsikring skal ske i vinterhalvåret. Desuden skal beton, materialer og hjælpestoffer, som anvendes på søterritoriet, have en dokumenteret kvalitet, der sikrer, at der ikke afgives miljøfarlige stoffer til Limfjorden. Ved udgravning af rende til sænketunnel skal forurennet sediment i gravefelt 5 afgrænses, f.eks. ved udførelse af geotekniske borer og supplerende kemiske analyser, og opgraves særskilt ved anvendelse af metoder, som indebærer et minimalt spild.

## 9.10 Marin bundflora og fytoplankton

### 9.10.1 Eksisterende forhold

Udbredelsen og dækningsgraden af blomsterplanter i Limfjorden omkring Egholm er undersøgt ved dykning langs udvalgte transekter i 2010 og 2019 samt registreret i anlægsområdet i 2023.

Fra 2010 til 2019 ses en generel fremgang i dækningsgraden af ålegræs. Derudover er der etableret mindre arealer af ålegræs langs strømrunden nordøst for Egholm og på lavt vand

nord for Egholm, hvor der tilsyneladende slet ikke fandtes ålegræs i 2010. Dækningsgraden og udbredelsen af ålegræs er højest på lave vanddybder på 0-3 meter langs fjordens hovedløb syd for Egholm. Dybdegrænsen for ålegræs i undersøgelsesområdet er i 2019 steget til op mod 3 meter fra de ca. 2 meter, der blev registreret i 2010. Havgræsser findes kun i området nord for Egholm på lave vanddybder.

#### 9.10.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Etablering af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et tab af voksesteder for ålegræs ved landindvindingen syd for Egholm.

I tunneltracéet og i området umiddelbart syd for landvindingen på Egholm vil der ske aflejring af sediment på havbunden, som medfører et permanent tab af primært ålegræs og flerårige makroalger.

Der kan forventes et varigt tab af områder med ålegræs på ca. 30 ha, hvilket vurderes at medføre en væsentlig, men lokal, påvirkning af ålegræs og anden bundflora i nærområdet for gravearbejdet til sænketunnelen.

For at øge gendannelsen af ålegræsset i området, gennemføres der efter anlægsarbejdet en udplantning af ålegræs på ca. 60 ha i områderne syd for landindvinding på Egholm. Dette vil sikre, at konsekvensen bliver begrænset.

Bundfloraen kan potentielt også blive påvirket af en forøget belastning af næringsstoffer i vandet, da det kan lede til forøget algevækst, som skaber dårligere lysforhold ved bunden. Eftersom gravearbejdet udføres om vinteren, reduceres påvirkningen, da algernes vækst er hæmmet som følge af lysmangel på den tid af året. Konsekvensen for bundfloraen vurderes derfor at være moderat.

Anlægsarbejdet ved lavbroen over Nørredyb og tørdok i Østhavnen medfører ikke tab af ålegræs eller flerårige makroalger.

Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand for bundflora og fytoplankton i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak) eller hindre senere målpopfyldelse.

#### 9.10.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre en permanent inddragelse af fjordbund og kystnære voksesteder for bundfloraen i forbindelse med landindvindingen syd for Egholm.

Ved udgravning til sænketunnelen bortgraves fjordbunden. Efter nedsænkning af tunnelelementerne vil der blive udlagt et ca. 1 meter tykt lag sten til beskyttelse af tunnelen mod ankring og trawling mv. Stenlaget vil sandsynligvis blive voksested for makroalger, der normalt er tilknyttet stenrev. Da tunnelen og beskyttelseslaget ligger under fjordbundens nuværende niveau, vil området formentlig langsomt blive fyldt op med materiale, der føres med strømmen. Bropillerne til lavbroerne over Nørredyb vil også danne grobund for alger. Konsekvensen vurderes at være positiv ved såvel tunnelen og lavbroerne.

Miljøfarlige stoffer fra vejvand, der udledes til fjorden via vandløb og mindre grøfter, har som nævnt i punkt 9.9.3 om marin kvalitet en begrænset konsekvens på vandkvaliteten i Limfjorden. Samtidigt medfører erhvervelsen af landbrugsarealer til anlægsprojektet en reduktion i den nuværende tilførsel af kvælstof til Limfjorden på 8,3 tons pr år. Samlet vurderes konsekvensen af udledningen kvælstof og miljøfarlige stoffer via vejvandet at være ubetydelig for bundfauna og fytoplankton i Limfjorden.

Projektet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand for bundflora og fytoplankton i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak) eller hindre senere målopfyldelse.

#### 9.11.4 Afværgeforanstaltninger

For at reducere påvirkningen på ålegræs og anden bundfauna i Limfjorden skal udgravning af rende til sænketunnelen foregå i perioden fra november til marts. Tillige skal opfyldning på sydsiden af Egholm ske fra land, og først efter at kystdiget og kystsikring er etableret. Etablering af kystdige og kystsikring skal ske i vinterhalvåret.

Forekomsten af ålegræs syd for Egholm på de ca. 30 ha, der går tabt som følge af landindvinding på Egholm og sedimentaflejringer fra gravearbejdet til tunnelen, skal retableres ved udplantning af ålegræs på et areal svarende til 1:2 (60 ha) efter afslutning af gravearbejdet. Der skal foretages opmåling og dykkerinspektion før og efter anlægsarbejdet, og der skal foretages genudplantning til sikring af varig bestand.

## 9.11 Marin bundfauna

### 9.11.1 Eksisterende forhold

Omkring Egholm findes en arts- og individrig bestand af dyr, der lever på fjordbunden i forhold til Limfjorden generelt, hvilket skyldes de lokale strømforhold og god opblanding af vandmasserne. Der er dog ikke observeret biogene rev opbygget af blåmuslinger i undersøgelsesområdet.

Bunddyrene omkring Egholm er undersøgt i både 2010 og 2019 og består bl.a. af en række typiske arter, der lever nedgravet, og som er knyttet til den finkornede sand og siltbund.

Desuden blev dækningsgraden for blåmuslinger undersøgt i 2019. Da der i undersøgelsesområdet kun findes meget få sten, udgør de ikke reelle levesteder for blåmuslinger, som kun findes i mindre pletter og fortrinsvist langs hovedløbet.

For de øvrige arter af bunddyr er de laveste arts- og individantal typisk fundet på lavere vanddybde uden kraftig strøm. Særligt dyndsnegle og slikkrebs er fundet i højt antal. Arter som sandmuslingen *Mya arenaria* og børsteormen *Caulleriella* sp. er fundet på næsten alle stationer i både 2010 og 2019.

#### 9.11.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Etablering af den 3. Limfjordsforbindelse medfører et midlertidigt tab af levesteder, når fjordbunden graves op. Bestanden af bunddyr vurderes dog at være genetableret inden for et til tre år efter anlægsaktiviteternes ophør, da der er tale om en sandbund og blødbund med dynamiske bundforhold. De arealer, der inddrages, er meget små i forhold det samlede areal af levesteder i undersøgelsesområdet, og den samlede konsekvens vurderes derfor at være ubetydelig.

Ved spild fra gravning i fjordbunden, kan et øget indhold af fine sedimentpartikler særligt påvirke bunddyr, der filtrerer fødepartikler. Det vil især være i forbindelse med opgravning til tunnelen, at bunddyr kan blive påvirket. Da bunddyrene er tilpasset perioder med forhøjet sedimentkoncentration, vurderes den samlede konsekvens for bundfaunaen at være ubetydelig.

Bunddyrene kan også blive begravet af sediment, der spildes og spredes under gravearbejdet til tunnelen. Det vurderes, at et areal omkring graveområdet på ca. 30 ha vil blive væsentligt påvirket af direkte aflejring af sediment i lagtykkelser på over fem cm på havbunden. Blåmuslingen er den art i området, der er mest sårbar. Da dækningsgraden af blåmuslinger er relativt lav i nærområdet, vurderes bestanden af blåmuslinger dog kun at blive påvirket i ubetydelig grad. Den øvrige bundfauna i området omkring tunnelen er tilpasset et dynamisk miljø og vil genindvandre fra naboområder inden for et til tre år. Den samlede konsekvens for bundfaunaen som følge af aflejring af sediment på fjordbunden vurderes derfor at være ubetydelig.

Påvirkningen som følge af frigivelse af miljøfarlige stoffer fra det opgravede sediment vurderes at være ubetydelig, da frigivelsen ikke medfører koncentrationer i vandfasen over miljøkvalitetskravet uden for graveområdet.

Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at påvirke den nuværende gode tilstand for bundfauna i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak), og miljømålet om god tilstand vil kunne opretholdes.

### 9.11.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre en permanent inddragelse af fjordbund og kystnære levesteder for bunddyr. Inddragelse til landindvinding på sydsiden af Egholm påvirker kun mindre områder med lav dækningsgrad af blåmuslinger, og i Nørredyb inddrages kun mindre arealer til bropiller. Den samlede konsekvens ved tab af habitat for bundfauna vurderes derfor at være ubetydelig.

Over tunnelen og omkring bropillerne placeres et beskyttende sten- og betonlag, der vil blive levested for fastsiddende bunddyr, der normalt er tilknyttet stenrev, eksempelvis søanemoner og dyriske svampe. Derudover vil stenene kunne koloniseres af blåmuslinger og makroalger.

Da tunnelens beskyttelseslag ligger under fjordbundens nuværende niveau, vil den langsomt fyldes op med materiale, der føres med strømmen. Baseret på erfaringer fra andre projekter kan man forvente, at bropillerne især vil blive begroet med blåmuslinger. Konsekvensen vurderes at være positiv.

Projektet vurderes derfor ikke at påvirke den nuværende gode tilstand for bundfauna i Limfjorden (vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak), og miljømålet om god tilstand vil kunne opretholdes.

## 9.12 Fisk

### 9.12.1 Eksisterende forhold

I Limfjorden forekommer fiskearter, der er tilknyttet både salt- og brakvand, og hvis forekomst er kortlagt i flere undersøgelser af fiskefaunaen i Limfjorden. Vurderingen er foretaget på et udvalg af arter, der er fundet i Limfjordens østlige del igennem de sidste 20 år fordelt på kommercielle arter (f.eks. sild og torsk), ikke-kommercielle arter (f.eks. havørred og hornfisk) og lavtvandsarter (f.eks. kutlinger, ulk og ålekvabbe).

De udvalgte arter skal ses som indikatorarter for den øvrige fiskefauna, idet der er udvalgte arter, der repræsenterer fisk med en levevis og biologi, der er typisk for Limfjordens fiskearter.

Flere fiskearter vandrer forbi Egholm i forbindelse med gydevandring eller sæsonbetonet vandring. Det gælder bl.a. forårsgydende sild, stavsild, hornfisk, stenbider og ørred. Forårsgydende sild vandrer ind i fjorden fra Kattegat og forbi Aalborg for at gyde i Nibe og Gjøl Bredninger i februar-maj. Stavsild gyder muligvis i Ryå i maj-juni. I samme måneder gyder hornfisk i ålegræs-bælterne. I februar – maj trækker stenbider forbi Aalborg for at gyde i vegetationsbæltet i blandt andet Nibe og Gjøl Bredninger.

Der findes en stor bestand af havørred i Limfjorden, som især skyldes de mange udsætninger af fisk i vandløbene. Om efteråret vandrer kønsmodne ørreder fra Kattegat gennem Limfjorden forbi Aalborg til gydepladserne i vandløbene vest herfor, herunder Ryå, Halkær Å, Hasseris Å og Binderup Å. Desuden vandrer både flod- og havlampret fra Kattegat ind i Limfjorden og gyder i Halkær Å fra marts til december med hovedopgang i april-maj måned.

Der forekommer to truede (Rødlistede) fiskearter, tyklæbet multe og ål, i nærheden den 3. Limfjordsforbindelse.

#### 9.12.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Den 3. Limfjordsforbindelse medfører et midlertidigt tab af fjordbund. Der er imidlertid ikke fundet vigtige gydeområder for kommercielle fiskearter i området omkring Egholm, og de påvirkede områder er levested for almindelige fiskearter, der vil kunne genindvandre, når fjordbunden er retableret. Den samlede konsekvens vurderes at være moderat, da områderne er relativt små ift. det samlede areal af levesteder for lavvandsfisk i undersøgelsesområdet.

Udgravningen til tunnelen medfører et sedimentspild, der kan lede til undvigeadfærd og barriere-effekter hos de mest følsomme fiskearter. Sedimentfanerne indeholder lokalt så høje koncentrationer, at især sild forventes at undgå de påvirkede områder. Konsekvensen vurderes at være moderat, da gravearbejdet er begrænset til to vintersæsoner og derfor ikke påvirker alle gydeår gange af sild.

Stavsild, torsk, havørred, hornfisk og tyklæbet multe er mindre sårbare overfor mængden af sediment i vandet. Gravearbejdet ligger i vinterperioden udenfor vandringstider hos stavsild, hornfisk og tyklæbet multe. Havørrederne vil i vinterperioden også i stort omfang være vandret op i vandløbene. Konsekvensen for de fisk vurderes dermed at være begrænset.

Støj i forbindelse med nedramning af spuns og pæle kan potentielt påvirke fisk negativt i form af enten permanent eller midlertidigt høretab eller ændret adfærd. Der er som worst-case vurderet på støjniveauer fra nedramning, mens størstedelen af den planlagte spunsning ved anlægsarbejdet sker ved nedvibrering, der støjer væsentligt mindre. Støjen vurderes ikke at være kraftig nok til, at der skabes en barriere på tværs af fjorden. Der nedbringes ikke spuns eller pæle på både nord- og sydsiden af Egholm samtidig, så der altid er en åben vandringsvej for fiskene. Konsekvensen af undervandsstøj vurderes på den baggrund at være begrænset.

### 9.12.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre en permanent inddragelse af kystnær fjordbund, hvor der lever fiskearter som kutling og ulk m.fl. Der er tale om en permanent påvirkning i nærområdet, men kun på mindre arealer. Den overordnede konsekvens ved tab af levesteder for fiskene vurderes derfor at være begrænset.

Der placeres et beskyttende stenlag ovenpå tunnelen, som vil danne stenrevslignende levesteder for bunddyr og makroalger. Da tunnelen og beskyttelseslaget ligger under fjordbundens niveau, vil renden langsomt fyldes op med materiale, der føres med strømmen over en længere tidsperiode. Bropillerne i Nørredyb vil derimod have en permanent karakter og skabe nye levesteder for alger og fastsiddende bunddyr. Konsekvensen vurderes at være positiv, da der skabes nye levesteder for fisk.

## 9.13 Marine pattedyr

### 9.13.1 Eksisterende forhold

I Limfjorden forekommer spættet sæl og marsvin. Den nærmeste koloni og yngleplads for spættet sæl ligger mere end 14 km fra den 3. Limfjordforbindelse. Sælerne søger i perioder ud i Kattegat for at jage. Marsvin er kun observeret sporadisk omkring Egholm, og ses i Limfjorden hovedsageligt i Nissum Bredning og Langerak, hvor der forekommer marsvin fra henholdsvis Nordsøen og Bælthavet. Området omkring Egholm vurderes ikke at være vigtigt for marsvin, hverken som levested eller vandringsrute.

### 9.13.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Marine pattedyr kan potentielt blive fortrængt fra et område som følge af undervandsstøj og tilstedeværelsen af anlægsmaskiner og fartøjer. I praksis vil marsvin og sæler hurtigt bevæge sig væk fra støjkluder. Sandsynligheden for at dyrene vil opholde sig tæt på støjende anlægsarbejde og få midlertidigt eller permanent høretab er derfor meget lille, hvorfor der ikke vurderes at være behov for afværgetiltag. Støjniveauerne er høje nok til, at sæler og marsvin vil undvige støj fra nedramning af spuns og pæle i 750 til 950 meters afstand. For marsvin kan der opstå korte perioder under anlægsarbejdet, hvor støjen er høj nok til at skabe en barriere på tværs af Limfjorden syd for Egholm eller i Nørredyb, som vil afholde dyrene fra at svømme forbi øen. Arbejdet vil dog ikke foregå samtidig på nord- og sydsiden af Egholm, hvilket betyder, at der altid vil være en åben passage for marsvin og sæler mod Kattegat og længere ind i Limfjorden.

Sælkolonien ligger langt uden for den afstand, hvor sælerne kan blive påvirket. Der kan dog forekomme enkelte sæler, der er på jagt efter føde, og som kan blive skræmt væk fra de nærmeste områder omkring anlægsarbejdet, mens der nedrammes spuns og pæle. På baggrund af ovenstående vurderes konsekvensen af undervandsstøj i anlægsperioden at være begrænset.

Forstyrrelser fra skibe og pramme vil forekomme i perioder, da der skal transporteres sænketunnelelementer fra tørdokken og transporteres opgravet sediment til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepot i Rærup, ligesom der vil være fartøjer til stede i Nørredyb, mens lavbroerne bygges. Da området kun har lille betydning for marsvin, og da afstanden til nærmeste koloni med spættet sæl er mere end 14 km, vurderes konsekvensen af forstyrrelse over vand dog at være begrænset for begge arter.

Marsvin er optaget på habitatdirektivets bilag IV, og arten er derfor underlagt en særlig beskyttelse, som indebærer, at man ikke med fortsat må forstyrre dyrene, hvis det kan skade arten eller bestanden, ligesom deres yngle- og rasteområder ikke må forstyrres. Området omkring Egholm er ikke raste- eller yngleområde for marsvin, ligesom det vurderes at have mindre betydning som fødesøgningsområde for marsvin, da de kun forekommer sjældent. Bestanden af marsvin vil derfor ikke blive påvirket.

#### 9.13.3 Påvirkninger i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkninger af marine pattedyr i driftsfasen for den 3. Limfjordsforbindelse, da dyrene erfaringsmæssigt ikke forstyrres af trafik. Der er heller ikke data, der peger på, at en bro vil udgøre en barriere for de marine pattedyr. Konsekvensen for dyrene er derfor ubetydelig.

#### 9.13.4 Afværgeforanstaltninger

Der er forudsat, at spuns og pæle nedvibreres. Hvis det undtagelsesvis bliver nødvendigt i stedet at nedramme spuns og pæle, vil det som standard ske ved en ”ramp-up” eller ”soft-start”, hvilket betyder, at energien langsomt bringes til fuld styrke. Det maksimale støjniveau, som vurderingen af en påvirkning af ramning er baseret på, vil derfor først opnås et stykke tid efter, at arbejdet er påbegyndt. Marine pattedyr har således tid til at søge væk fra støjilden, før der rammes med fuld styrke.

For at reducere udbredelsen af undervandsstøj udlægges der boblegardiner rundt om ramme-fartøjet.

Nedvibreringen af pælene i Nørredyb vil blive koordineret med anlægsarbejdet omkring tunnelen, så der ikke gennemføres støjende anlægsarbejde samtidigt på begge sider af Egholm.

## 9.14 Fugle

### 9.14.1 Eksisterende forhold

I områderne langs den 3. Limfjordsforbindelse forekommer der, udover mere almindelige fuglearter, flere truede arter, der er rødlistevurderet. Nogle af arterne yngler forskellige steder i undersøgelseskorridoren, mens andre optræder som regelmæssigt tilbagevendende trækfugle, herunder især de mange vandfugle, som kan overvinde og udnytte såvel dele



af Limfjorden som tilstødende områder på land til at raste og søge føde. En række af fuglearterne, der forekommer i eller nær de undersøgte områder omkring motorvejen, er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 1 og bilag 2.

#### 9.14.2 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden kan der ske en fortrængning af fugle, dels som følge af arealinddragelser ved anlæg af motorvej, sænketunnel og lavbro, og dels som følge af forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet, som støj og visuel forstyrrelse.

Desuden kan der ske en ændring af fuglenes fødegrundlag (tab eller forringelse af fødesøgningsområder) i forbindelse med spredning af sediment til fødesøgningsområder fra graveaktiviteter i fjorden.

Med hensyn til fortrængning af fugle vurderes det samlet set, at anlægsarbejdet vil medføre moderate til væsentlige konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende, rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer i stort antal i vinterhalvåret.

Det gælder først og fremmest strækningen gennem Hasseris Enge, de kystnære dele syd og nord for Limfjorden, på Egholm og i Limfjorden omkring Egholm, hvor der vil være langvarige påvirkninger fra anlægsarbejdet. Konsekvenserne afhænger af de enkelte arter, idet det forventes, at visse fugle kan vænne sig til anlægsarbejdet og derfor opholde sig tættere på. Navnlig ynglefugle som vadefugle, eksempelvis klyde, må dog forventes helt at forsvinde fra anlægsområdet.

På øvrige strækninger syd og nord for Limfjorden er konsekvenserne begrænsede som følge af, at forekomsten af fugle er præget af mere almindelige arter.

Påvirkning fra sedimentspild kan forringe fuglenes fødegrundlag. Sedimentspild kan også forringe mulighederne for at søge føde, fordi høje koncentrationer af sediment i vandet medfører nedsat sigtbarhed. Det betyder, at fugle, som æder ålegræs og andre vandplanter, fisk, bunddyr mv., potentielt kan få vanskeligere ved at finde føde eller skal søge til andre lokaliteter. Størstedelen af fuglene i området ved motorvejen forekommer i vinterhalvåret, hvor der gennemføres gravearbejde til tunnelen. Gravearbejdet gennemføres over to vintersæsoner. Mange af de forekommende vandfugle er altovervejende planteædende og i nogen grad tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm- og vindforhold. Derfor forventes konsekvensen af sedimentspild at være moderat, hvilket skal ses i sammenhæng med det store antal fugle, der forekommer i området.

Der vil ske påvirkning af fuglenes fødegrundlag fra sedimentation med direkte tab af fourageringsområder, idet der sker en reduktion af ålegræsområder og anden vegetation. De fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, vil ikke kunne fouragere i et påvirket område lokalt omkring tunnelen og forventes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Påvirkningen af ålegræs og den tilknyttede bundfauna vil være længerevarende, fordi gendannelse af ålegræs og kolonialisering af bundfauna, dels vil være afhængigt af lysforhold og næringsstofbelastningen, dels substratets stabilitet i nærområdet. Naturlig gendannelse vil kunne vare en længere årrække, over fem år, og på grund af vandområdet aktuelle økologiske tilstand, vurderes, at det er nødvendigt at udplante ålegræs i de påvirkede områder, for at sikre en retablering inden for tre til fire år efter gravningens ophør. Påvirkningen i form af tab af fourageringsområde for fuglene er begrænset til at være lokalt omkring tunnelen. Derfor vurderes konsekvensen for fuglene at være begrænset.

#### 9.14.3 Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen kan der ske fortrængning af fugle som følge af trafikens støj og visuelle forstyrrelse. Derudover vil lavbroerne over Nørredyb kunne udgøre en barriereeffekt for fugle og risiko for kollision med broerne.

De ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller søger føde i området, forventes at søge til andre egnede lokaliteter som følge af forstyrrelsen fra motorvejen. Derfor vil motorvejens konsekvenser i driftsfasen over Egholm være moderat til væsentlig.

På øvrige strækninger på land vurderes det, at fuglene allerede i anlægsperioden er påvirket eller fortrængt. Det betyder, at konsekvensen vurderes at være ubetydelig til begrænset, fordi der her er tale om mere almindelige arter.

Hvor der er etableret tunnel ved Egholm Hage, vil der i driftsfasen kun være begrænset konsekvens for fuglene, da de forventes at vende tilbage til området. Det vurderes, at fuglene igen vil kunne udnytte området til rast og fouragering, afhængigt af endelig udformning og udvikling af bundforholdene.

Lavbroerne over Nørredyb vurderes ikke at have konsekvenser for rastende og fouragerende vandfugle, idet fuglene erfaringsmæssigt kan vænne sig til broernes fysiske tilstedeværelse og den trafik, der finder sted på den. Vandfuglene vil derfor ikke visuelt reagere på trafikken på broerne og opfatter ikke forstyrrelsen og støjen herfra som en trussel.

Med hensyn til broernes barrierevirkning og risiko for kollision vurderes det, at konsekvensen vil være ubetydelig, hvilket hænger sammen med broernes udformning, som er

uden skråstag og visuelt fremstår ret massiv. Fuglene har mulighed for at svømme under broerne, og synligheden af broerne betyder, at fuglene bedre kan navigere i forhold til broerne og flyve over.

Den generelle kollisionsrisiko med broerne vurderes at være lav for fuglene, da langt de fleste fugle i området kan undvige broerne. Det er sandsynligt, at der kan forekomme enkelte kollisioner, især for knopsvane, som manøvrerer dårligt på grund af sin størrelse, og evt. blishøne, der er en dårlig flyver, men ikke i et omfang, der vil påvirke bestandene. Desuden vurderes fuglene i nogen grad at vænne sig til forholdene. Risiko for kollision vurderes derfor ubetydelig.

Som følge af gravearbejdet, så vurderes udbredelsen af ålegræs og anden vegetation i nærområdet omkring tunnelen at være reduceret langt ind i driftsfasen. Fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, kan ikke fouragere i dette område. Derudover vil der ske en ændring af muligt fødegrundlag lokalt efter anlæg af sænketunnelen, som bliver tildækket med et tykt lag sten til beskyttelse. Her kan med tiden etableres makroalger, der normalt er tilknyttet stenrev og eksempelvis blåmuslinger og snegle. Tilsvarende udvikling vurderes at ske på bropillerne til lavbroen over Nørredyb. Denne udvikling er ikke til gavn for flertallet af de fuglearter, som forekommer i området, men vil kunne være fødegrundlag for arter som hvinand og troland, der er observeret i mindre antal. Konsekvensen af det ændrede fødegrundlag vurderes for flertallet af fugle derfor at være begrænset, idet det er muligt at finde andre egnede fourageringsområder i Limfjorden. For enkelte arter vil ændringen af substrat og bund over tunnelen have en positiv konsekvens.

#### 9.14.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal tages hensyn til ynglende isfugl i Østerå ved krydsningen af E45, jf. kapitel 11 i den supplerende miljøkonsekvensrapport, og derfor igangsættes anlægsaktiviteter først efter yngleperioden i april–september.

Der bliver etableret strandenge som erstatning for de strandenge, der inddrages langs Limfjordens kyster som følge af anlægsprojektet. Strandengene etableres i landindvindingen syd for Egholm. Her vil der på grund af tunnelen være bedst mulighed for, at lokale vadefugle kan genetablere sig og at fremme muligheder for fødesøgning for eksempelvis pibeand og gæs.

## 9.15 Natura 2000-konsekvensvurdering

### 9.15.1 Eksisterende forhold

Limfjorden rummer en række Natura 2000-områder, som projektet potentielt kan påvirke gennem bl.a. sedimentspredning, undervandsstøj og ændringer i strømforhold.

Selve linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelsen forløber ikke gennem Natura 2000-områder. Nærmeste Natura 2000-område ligger i en afstand af ca. 900 meter fra projektområdet og består af området N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, og dette område kan potentielt påvirkes af projektet.

Indledningsvist er der gennemført en væsentlighedsvurdering af projektets påvirkning af alle Natura 2000-områder i Limfjorden. Det er her vurderet, at det udelukkende er N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, som kan blive påvirket væsentligt af projektet, og at det er nødvendigt med afværgeforanstaltninger for at undgå skadevirkning. Det udelukkes, at øvrige Natura 2000-områder kan blive påvirket væsentligt af projektet.

Natura 2000-område N15 er udpeget for at beskytte de store, sammenhængende strandengsarealer, kyst- og havnaturtyper samt de tilknyttede yngle- og trækfugle. Derudover er området udpeget for de store sammenhængende stilkegekrat og sure overdrev, samt den sjældne naturtype indlandssalteng.

#### 9.15.2 Mulige påvirkninger af N15 i anlægsperioden og driftsfasen

Projektet kan påvirke Natura 2000-områdets arter og naturtyper på flere måder i anlægs- og driftsfasen.

Marin natur og marine arter kan blive påvirket både i anlægsperioden og i driftsfasen. I anlægsperioden kan påvirkningen ske ved fysiske forstyrrelser i forbindelse med støj og undervandsstøj og forstyrrelse over vand, frigivelse og spredning af sediment i vandsøjlen, sedimentation og resuspension, frigivelse af forurenende stoffer i vandsøjlen, ændringer i vandgennemstrømning samt afledte og kumulative effekter af førnævnte. I driftsfasen kan påvirkning af marin natur og marine ske ved, at der sker ændringer i vandgennemstrømning.

Det er dog en grundlæggende projektforsudsætning, at det gennem anlægsmetode og design af bropiller og sænketunnel sikres, at den nuværende samlede vandgennemstrømning nord og syd for Egholm opretholdes.

Terrestrisk natur, arter og fugle kan på tilsvarende måde påvirkes i både anlægsperioden og driftsfasen. I anlægsperioden kan påvirkningen bestå i fysiske forstyrrelser fra anlægsmaskiner, sejlads og trafik samt støj over land og vand, påvirkning af fødegrundlag fra frigivelse af sediment i vandsøjlen og sedimentation, samt barriere i landskabet. I driftsfasen kan påvirkningen bestå i fysiske forstyrrelser fra anlægsmaskiner, sejlads og trafik samt støj over land og vand, barriere i landskabet, kollision og trafikdrab samt emission til luft.

Konsekvensvurderingen er foretaget for marine naturtyper, terrestriske naturtyper, fugle og øvrige arter.

#### 9.15.2.1 Marine naturtyper

##### 9.15.2.1.1 Påvirkninger i anlægsperioden

Natura 2000-område N15 rummer marine naturtyper i form af sandbanke, vadeblade, bugt, rev og lagune. Af disse kan de fire førstnævnte påvirkes af projektet, mens lagune ikke kan påvirkes, da lagunen ligger 12 km vest for graveområdet og uden for det beregnede påvirkningsfelt i den østlige del af N15.

Sediment, der frigives til Limfjorden som følge af gravearbejdet, kan strømme til naturtyperne og påvirke disse og dermed også de arter, der er tilknyttet naturtyperne. Sediment kan dels påvirke ved at reducere sigtedybden, ved fysisk aflejring på havbunden og ved at frigive og tilføre eventuelle forurenende stoffer.

Vurderinger af påvirkningerne af de marine naturtyper er baseret på modelsimuleringer, som er udført med dels en hydraulisk model, hvor sedimentspredning som følge af især vind-, bølge- og strømforhold og tidevand beregnes ud fra spild til vandsøjlen ved udgravning af renden til sænketunnelen, dels en økologisk model, hvor afledte effekter af sedimentspredningen beregnes. Frigivelse af sediment kan påvirke planteplankton, bundflora og fauna samt medføre frigivelse af forurenende stoffer til vandområdet i og nær N15. Der er desuden foretaget feltundersøgelser af områdets bundfauna forud for vurderingen for at afklare bundfaunaens artssammensætning.

Af bundflora er ålegræs af særlig betydning, da det er tilknyttet de marine naturtyper, og da en række fugle på udpegningsgrundlaget søger føde i områder med ålegræs. Ålegræs er den bundflora, der er mest følsom over for sedimentpåvirkning, mens flerårige makroalger er mindre følsomme. Ålegræs er generelt i fremgang i Limfjorden. Bundfaunaens følsomhed varierer, bl.a. afhængig af arternes evne til at bevæge sig ud af det aflejlrede sediment. Knopsvane, kortnæbbet gås, lysbuget knortegås, pibeand og pibesvane er arter på udpegningsgrundlaget, der fouragerer i arealer med ålegræs. Sedimentaflejring kan potentielt påvirke fotosyntesen, dvs. planternes vækst, biomassen og iltforholdene i Limfjorden og i N15, og dermed både de marine naturtyper og de tilknyttede arter.

De marine naturtyper sandbanke, vadeblade og bugt er ikke direkte fysisk sårbare overfor sediment i vandsøjlen, men deres bevaringsstatus kan potentielt påvirkes, hvis den flora og fauna, der er tilknyttet naturtyperne ændres. Undersøgelser af påvirkningen ved reduktion i sigtbarheden i Limfjorden viser en lav reduktion i sigtedybden i Natura 2000-området, idet reduktionen aftager væsentligt med afstanden fra gravearbejdet. Påvirkningen som følge af ændret sigtdybde inden for N15 vurderes dermed ikke at være væsentlig. Naturtypen rev er følsom i forhold til høje koncentrationer af sediment i vandsøjlen, men

resulterende sedimentkoncentrationer i dette område er lave og vil ikke påvirke naturtypen rev.

Aflejring af sediment vil være størst nær tunnelrenden, hvor gravearbejdet udføres. Inden for Natura 2000-område N15 er aflejringstykkelserne under to cm pr. måned, hvilket ikke vurderes at føre til en væsentlig påvirkning af ålegræs eller bundfauna og vil dermed ikke udgøre en væsentlig påvirkning af naturtyperne sandbanke, vadeblader og bugt.

Naturtypen rev er ikke fundet ved de marine feltundersøgelser i 2019 i de berørte områder. Naturtypen rev påvirkes ikke væsentligt, da der ikke sker betydende aflejring af sediment i området kortlagt som rev.

Frigivelse af forurenende stoffer til Limfjorden kan ske som følge af gravearbejdet, herunder næringsstoffer, der påvirker planternes vækst. Væksten påvirkes også af de øvrige forhold vedrørende sediment og ændringer i sigtdybde, og alle disse forhold indgår i den økologiske model. Forskellen i væksten som følge af gravearbejdet er beregnet for makroalger, ålegræs, planteplankton og mikrobentiske alger. Her vil ålegræs have det største væksttab, mens planteplanktons vækst forøges. På grund af afstanden til graveområdet er påvirkningen inden for N15 begrænset og ikke af væsentlig karakter. Eksempelvis er produktionstab i N15 beregnet til at ligge på 0,4 pct. for ålegræs i de to år, hvor der forekommer spild.

Ændringer i biomasse af ålegræs og flerårige makroalger er analyseret via modelberegninger. For naturtyperne sandbanke, vadeblade, bugt og rev kan det konstateres, at frigivelsen af næringsstoffer fra sedimentspild ikke vil have betydning for naturtypernes tilstand og bevaringsstatus, idet de samlede akkumulerede reduktioner over hele graveperioden, er meget små set i forhold til den samlede biomasse.

Idet produktion af etårige alger og phytoplankton øges i Natura 2000-området vil der ske et større nedfald af døde alger til bunden, og dette vil potentielt kunne skabe iltsvind ved mineralisering. Dette forhold er derfor også undersøgt ved modelleringen. Forskellen over hele anlægsperioden vurderes at være ubetydelig, og det vurderes, at der ikke som følge af gravearbejdet vil forekomme iltsvind og derfor heller ikke påvirkning af bundfauna som følge af iltsvind inden for Natura 2000-området.

#### 9.15.2.1.2 Påvirkninger i driftsfasen

I projektets driftsfasen kan der potentielt også ske påvirkning af N15 ved frigivelse af miljøfarlige stoffer til vandmiljøet, eksempelvis i forbindelse med udledning af vejvand. Det er gennem detaljerede beregninger på baggrund af prøvetagning af vand- og sedimentprøver og efterfølgende analyser eftervist, at projektet ikke vil give anledning til fore-

komst af overskridelser af generelle miljøkvalitetskrav for miljøfarlige stoffer i det marine vandområde. Der vil derfor heller ikke forekomme ændret påvirkning af arter og naturtyper i Natura 2000-område N15 i driftsfasen.

Gennem modelsimuleringer er det eftervist, at påvirkningerne ikke vil ændre bevaringsstatus for de marine naturtyper, herunder rev, bugt, sandbanke og vadeblade i den østlige del af N15, som ligger inden for påvirkningszonen omkring anlægsområdet. Det er desuden eftervist, at marin flora og fauna, som udgør fødegrundlag for flere arter på udpegningsgrundlaget, ikke påvirkes i en grad, som kan indebære, at arterne på udpegningsgrundlaget påvirkes.

#### 9.15.2.1.3 Afværgeforanstaltninger

I anlægsperioden skal gravearbejdet gennemføres i vinterhalvåret i perioden november-marts, således at ålegræs ikke påvirkes i vækstsæsonen.

#### 9.15.2.2 Terrestriske naturtyper

Udpegningsgrundlaget for N15 rummer en lang række naturtyper, som alle er blevet kortlagt over flere perioder. Af disse vurderes naturtyperne strandeng og egeblandskov potentielt at kunne blive væsentligt påvirket af projektet.

Strandenge omfatter plantesamfund, som jævnligt oversvømmes af havet, eksempelvis ved vinterstorme, og derfor har en vegetation af salttålende græsser og urter. Strandeng findes langs den nordlige og sydlige kyst af Limfjorden samt på Egholm og andre holme i Limfjorden. Det er et kortlagt areal på 1.180 ha inden for Natura 2000-området.

Strandengene kan potentielt påvirkes som følge af sedimentation fra projektets anlægsfase samt som følge af tilførsel af kvælstof fra trafikken på motorvejen ved deposition i projektets driftsfasen.

Egeblandskov omfatter egeskove, hvor jordbunden er mere eller mindre rig, så egen trives, mens bl.a. bøg ofte mistrives, samtidig med at vandbevægelse m.v. ikke er tilstrækkelig til at give en rig forekomst af ask. I N15 er kortlagt ca. fire ha med egeblandskov, hvoraf ca. 1,6 ha ligger på Egholm. Egeblandskov kan ligeledes påvirkes ved tilførsel af kvælstof fra trafik på motorvejen i projektets driftsfasen.

Den nærmeste strandeng, der indgår i udpegningsgrundlaget for N15, ligger ca. 1.000 meter fra motorvejen på Egholm, mens området med egeblandskov ligger ca. 1.700 meter fra motorvejen.

#### 9.15.2.2.1 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden kan aflejring af sediment fra gravearbejder til bro og tunnel potentielt blive tilført strandengene. Resultaterne fra undersøgelserne viser, at der vil være en meget

begrænset aflejring af sediment ved kysterne, under 0,1 cm pr. måned, som følge af gravearbejderne.

Naturtypen strandeng vil blive påvirket af den ekstra aflejring af sediment. Aflejringen er dog så begrænset og kortvarig, at naturtypen strandeng, der dels er naturligt næringsrig og dels har en høj tålegrænse i forhold til kvælstof, ikke vurderes at blive påvirket væsentligt.

#### 9.15.2.2.2 Påvirkninger i driftsfasen

Den ekstra kvælstofbelastning, som trafikken på vejen vil medføre i driftsfasen vurderes ikke at overskride de nedre tålegrænser for hverken egeblandskov eller strandeng, heller ikke når baggrundsdepositionen også tages i betragtning.

#### 9.15.2.2.3 Afværgeforanstaltninger

Der forventes ingen væsentligt negative effekter på naturtyperne strandeng eller egeblandskov, og projektet vil ikke medføre skadevirkning eller hindre målopfyldelse for naturtyperne. Der er ikke behov for afværgeforanstaltninger.

#### 9.15.2.3 Fugle

Fugle på Natura-2000 udpegningsgrundlaget kan potentielt påvirkes af fysisk forstyrrelse fra entreprenørudstyr og af sedimentspild fra gravearbejdet i anlægsperioden. Tilsvarende kan fuglene blive forstyrret fra af trafik og trafikstøj samt være udsat for kollision og trafikdrab i driftsfasen.

Fugle på udpegningsgrundlaget kan potentielt påvirkes af fysiske forstyrrelse fra entreprenørudstyr, støj fra ramning mv. forstyrrelse fra trafik og trafikstøj i driftsfasen påvirkning af fødegrundlag fra sedimentspild i anlægsfasen og risiko for kollision og trafikdrab i driftsfasen.

Der er i forbindelse med Natura 2000-konsekvensvurderingen foretaget en nærmere vurdering af almindelig ryle, blishøne, blåhals, havterne, hjejle, hvinand, klyde, pibeand, skestork og splitterne. Øvrige fuglearter på udpegningsgrundlaget vurderes ikke at kunne påvirkes væsentligt. De 10 fuglearter er vurderet i forhold til de ovennævnte typer af påvirkning.

#### 9.15.2.3.1 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden kan der potentielt ske fortrængning af fugle på udpegningsgrundlaget på grund af forstyrrelse og støj fra sejlads, ramning og andre anlægsarbejder i forbindelse med anlæg af tunnel til Egholm, vejen over Egholm og broerne over Nørredyb, som vil vare i op til seks år.



Det vurderes, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning af fugle som følge af fortrængning ved forstyrrelse og støj. Projektet vil derfor ikke påvirke muligheden for målopfyldelse for arterne.

Sedimentspild i anlægsperioden kan påvirke væksten af bundflora og dermed fuglenes fødegrundlag, både selve planterne og de tilknyttede smådyr. Sediment kan desuden gøre vandet uklart, hvilket kan vanskeliggøre fuglenes fødesøgning under vand. Der er foretaget modelberegninger af sedimentspild i forbindelse med gravearbejdet, og disse er anvendt i vurderingen.

Da ålegræsset inden for Natura 2000-området er øget i udbredelse, vurderes der ikke trusler for disse fugles fortsatte forekomst i området, idet der er tilstrækkeligt med fødemuligheder i området for bl.a. planteædende arter som lysbuget knortegås, knopsvane, pibeand mv. Derfor forventes påvirkningen af sedimentspild ikke at forringe fuglenes fødegrundlag. Ingen ynglefugle vil blive påvirket af sedimentspildet, der udelukkende forekommer i vinterperioden.

Det vurderes, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning af fugle som følge af sedimentspild. Projektet vil ikke påvirke muligheden for målopfyldelse for arterne.

#### 9.15.2.3.2 Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vil forstyrrelse og støj fra trafik kunne medføre fortrængning af fugle. Hver enkelt art er vurderet i forhold til disse påvirkninger med inddragelse af reaktionsafstande sammenholdt med afstand fra levesteder til projektområdet. Det vurderes, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning af fugle som følge af fortrængning ved forstyrrelse og støj. Projektet vil ikke påvirke muligheden for målopfyldelse for arterne.

I forhold til kollision og trafikdrab har fuglene generelt en høj undvigerrespons ved passage af trafikerede veje. Enkelte arter såsom blichøne og blåhals har lavere undvigerrespons og/eller lever i større bestande tæt ved vejen, hvilket forøger risikoen for kollision, dog vil der ikke være påvirkning på bestandsniveau, og målsætningen for Natura 2000-område N15 vurderes ikke påvirket.

Det vurderes, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning af fugle som følge af kollision og trafikdrab. Projektet vil ikke påvirke muligheden for målopfyldelse for arterne.

#### 9.15.2.3.3 Afværgeforanstaltninger

Der er ikke behov for afværgeforanstaltninger for fugle på udpegningsgrundlaget.

#### 9.15.2.4 Øvrige arter

Der kan ske potentielle påvirkninger af øvrige arter i Natura 2000-området ved forstyrrelse fra undervandsstøj for sæler, idet undervandsstøj kan medføre adfærdsændringer og

i værste fald permanente høreskader på marine pattedyr, barriereeffekter som følge af sedimentspild hos vandrende fiskearter, forstyrrelse af odder i anlægsperioden, barriereeffekt af vejanlæg for odder i driftsfasen, samt risiko for trafikdrab af odder i driftsfasen.

De arter, hvor væsentlig påvirkning på forhånd ikke kan udelukkes som følge af projektet, er vurderet i forhold til disse påvirkninger. Det drejer sig om spættet sæl, havlampret, flodlampret og odder.

#### 9.15.2.4.1 Påvirkninger i anlægsperioden

Spættet sæl kan påvirkes som følge af undervandsstøj i anlægsperioden ved nedgravning af spuns mv. Det vurderes ud fra studier af sælers adfærd ved støj samt viden om sælers høretærskler, at de spættede sæler ikke vil få permanente høretab som følge af projektets anlægsperiode.

Nærmeste ynglekoloni for spættet sæl ligger mere end 14 km fra projektområdet, men fødesøgende sæler kan påvirkes af støjen. Støjen kan desuden hindre sælers indbyrdes kommunikation, eksempelvis mellem mor og unge (maskering).

På grund af afstanden til ynglekoloni og da anlægsarbejdet ikke vil foregå samtidigt syd og nord for Egholm (indgår som projektforudsætning og afværgeforanstaltning), og da risikoen for permanent høretab er lav, vurderes påvirkningen af spættet sæl ikke at være væsentlig. Der vil ikke forekomme skadevirkning for arten, og mulighederne for målopfyldelse forringes ikke.

Forøgede sedimentkoncentrationer i vandet i anlægsområdet kan potentielt udgøre en barriere for hav- og flodlampretternes vandring. Disse arter gyder i vandløb, men lever som voksne i havet, og de er således afhængige af denne vandring. Der er dog registreret meget få hav- og flodlampretter i Limfjorden. Lampretter er tilpasset et liv i sediment, og forsøg indikerer, at lav sigtbarhed ikke hindrer deres vandring.

På den baggrund vurderes det, at øgede sedimentkoncentrationer i anlægsområdet ikke kan påvirke hav- og flodlampretters vandring ind i fjorden væsentligt. Det vurderes derfor, at hav- og flodlampret ikke vil blive påvirket væsentligt af projektet. Der vil ikke forekomme skadevirkning for arten, og mulighederne for målopfyldelse forringes ikke.

Projektet kan potentielt påvirke odder i anlægsperioden ved forstyrrelse og fjernelse af levesteder, der dog ligger uden for N15. Da det kun er et meget lille område ud af odde-rens samlede yngle- og rasteområde regionalt, der påvirkes, og da der anvendes afværgeforanstaltninger for at mindske påvirkningen på yngle- og rasteområdet, vil anlægsarbejdet ikke udgøre en væsentlig påvirkning på yngle- og rasteområderne for odder i N15 eller det biogeografiske område.

Det vurderes, at vejanlægget, som er beliggende ca. 900 meter øst for N15, ikke vil udgøre en barriere for odderens spredning langs kysten i anlægsperioden, idet der etableres et nyt naturområde uden for N15 med nye, egnede spredningsveje, inden anlægsarbejdet igangsættes.

#### 9.15.2.4.2 Påvirkninger i driftsfasen

Der sker ingen påvirkning med undervandsstøj i driftsfasen. Der sker derfor ikke påvirkning af spættet sæl, hav- og flodlampret eller odder med undervandsstøj i driftsfasen.

I driftsfasen kan odder potentielt blive påvirket som følge af motorvejens barrierevirkning og trafikdrab. Vejanlægget ligger dog uden for habitatområdet i en afstand af ca. 900 meter og påvirker dermed ikke direkte raste- eller ynglesteder for odder i N15, men Egholm og omgivelser regnes som ynglehabitat for arten.

Da der kun påvirkes et meget lille område ud af odders samlede yngle- og rasteområde regionalt, og da der anvendes afværgeforanstaltninger for at mindske påvirkningen på yngle- og rasteområdet, vil anlægsarbejdet ikke udgøre en væsentlig påvirkning på yngle- og rasteområderne for odder i N15 eller det biogeografiske område.

I driftsfasen vil motorvejen udgøre en barriere for odderens spredning langs kysten. Motorvejens barriereeffekt samt risikoen for trafikdrab afhjælpes ved at etablere faunapassager egnede for odder under motorvejen og langs kyststrækningerne på Egholm og langs Limfjorden. I driftsfasen kan trafikstøj desuden påvirke odderen, hvilket afhjælpes med støjskærme. Det vurderes ikke, at denne vidt udbredte art bliver påvirket på bestandsniveau, og odders muligheder for at trives i N15 påvirkes ikke væsentligt. Støj- og barriereeffekt fra motorvejen i driftsfasen vurderes dermed ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af odders bevaringsstatus i N15 eller for arten på et biogeografisk niveau.

Der vil med anvendelse af afværgeforanstaltninger ikke forekomme skadevirkning for arten odder, og mulighederne for målopfyldelse forringes ikke.

#### 9.15.2.4.3 Afværgeforanstaltninger

For at afværge påvirkning af spættet sæl vil anlægsarbejdet ikke foregå samtidigt syd og nord for Egholm (indgår som projektforsudsætning og afværgeforanstaltning).

Der etableres et nyt naturområde uden for N15 med nye, egnede spredningsveje for odder, inden anlægsarbejdet igangsættes, således at vejanlægget ikke udgør en barriere for odderens spredningsveje i forbindelse med anlægsarbejderne.

På Egholm etableres desuden en række afværgeforanstaltninger for odder uden for N2000 området, hvor områder med odderhuler og rasteområder gøres uegnede for odder, inden

områderne fjernes. Forinden fjernelse af yngle- og rasteområder etableres nye yngle- og rasteområder på landvindingsområdet syd for Egholm, hvor der etableres nye kanaler indlands til spredning. Arbejder ved vandløb foregår kun i dagtimerne og skal altid friholde en af vandløbets sider til passage for odder. Der må derudover ikke ske ramning og nedvibrering af spuns og pæle nord og syd for Egholm samtidig, idet spættet sæl samt hav- og flodlampret skal kunne passere Egholm uforstyrret.

Motorvejens barriereeffekt samt risikoen for trafikdrab afhjælpes ved at etablere faunapassager egnede for odder under motorvejen. I driftsfasen kan trafikstøj desuden påvirke odderen, hvilket afhjælpes med støjskærme. På Egholm etableres egnede faunapassager for odder med banketter ved alle vandløb, hvorved risiko for trafikdrab minimeres, og spredningsveje opretholdes.

### 9.15.3 Konklusion

Påvirkninger fra anlægsperioden samt driftsfasen for 3. Limfjordsforbindelse er vurderet i forhold til arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for N15.

Samlet set vurderes påvirkningerne fra anlægsperioden og driftsfasen med de angivne afværgeforanstaltninger ikke at medføre skadevirkning for naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget, og Natura 2000-områdets integritet er intakt. Projektet vil ikke forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for udpegningsgrundlaget for naturtyper og arter for N15, og områdets integritet forbliver intakt.

## 9.16 Luft og klima

Anlægsprojektets påvirkning af luftens kvalitet og det globale klima ved henholdsvis støvgener og udledning af CO<sup>2</sup> er vurderet i forhold til en situation, hvor motorvejen ikke anlægges. Under punkt 8 er redegjort for den forventede CO<sup>2</sup>-udledning i anlægsperioden og efter åbning af motorvejen.

### 9.16.1 Påvirkninger i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der primært være påvirkning af luftkvalitet og omgivelser som følge af støv fra anlægsarbejdet. Da der er gode muligheder for at bekæmpe spredning af støv fra arbejdsområder og ved kørsel til og fra anlægsarbejdet med almindeligt kendte afværgetiltag, vurderes påvirkningen fra støv at være begrænset til de naboer, der bor tættest på anlægsområderne. Konsekvensen vurderes derfor at være begrænset.

Påvirkning af det globale klima gennem udledning af CO<sup>2</sup> i anlægsperioden er helt overvejende knyttet til produktion og transport af de materialer, der anvendes til anlægsprojektet. Der er derfor tale om midlertidige CO<sup>2</sup>-udledninger, der kun vil forekomme i

forbindelse med anlæg af motorvejen. Det vurderes derfor, at etableringen af motorvejen udgør et lille bidrag til påvirkning af det globale klima, og at konsekvensen derfor vil være ubetydelig.

#### 9.16.2 Påvirkninger i driftsfasen

Beregninger fra Vejdirektoratet viser, at anlæg af 3. Limfjordsforbindelse vil medføre en forøgelse i årlig udledning af NOX og partikler. Den lille stigning vil formentlig afspejle større lokale ændringer, men til gengæld vil der generelt ske en forbedring af luftkvaliteten i den centrale del af Aalborg, hvor trafikbelastningen bliver mindre. I det åbne land viser tidligere undersøgelser, at udledningerne fra trafik fortyndes, så forureningen ikke udgør et væsentligt problem.

Vejdirektoratet har beregnet, at den forøgelse, der sker i udledningen af CO<sup>2</sup> fra vejtransport i Danmark som følge af etablering af 3. Limfjordsforbindelse. Det forventes, at udledning af CO<sup>2</sup> 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 dieselmotorer reduceres på grund af nye krav til motorer.

## 9.17 Geologi og grundvand

### 9.17.1 Eksisterende forhold

Den 3. Limfjordsforbindelse forløber ved Dall i ådalen omkring Østerå, der geologisk er en del af en tunneldal, som formentlig delvist også har karakter af en begravet dal. Nord for Svenstrup krydser motorvejen et morænelandskab, hvor vejen skærer ind i en bakke vest for Hobrovej. På den øvrige del af strækningen løber vejen hen over det marine forland, der har hævet sig siden stenalderen.

I forbindelse med myndighedernes kortlægning af vandressourcerne er der omkring motorvejen udlagt områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), områder med drikkevandsinteresser (OD) og øvrige områder, som har begrænsede drikkevandsinteresser.

Områder med særlige drikkevandsinteresser omfatter de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. Motorvejen løber delvist inden for et OSD-område, og der er flere steder langs vejen udpeget nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) og indsatsområder (IO). I begge typer af områder gælder, at det primære grundvandsmagasin kan være sårbart over for påvirkninger fra aktiviteter på arealer over grundvandet.

Grundvandsmagasinerne omkring Drastrup og Lindholm vandværker er dårligt beskyttede fra naturens side og dermed meget sårbare over for nedrivende miljøfarlige stoffer, eksempelvis som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.

Grundvandsmagasinerne omkring motorvejen udgør 11 grundvandsforekomster fordelt på fire terrænnære, seks regionale og en dyb grundvandsforekomst. Alle 11 forekomster opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand i vandområdeplan 2021-2027. De terrænnære forekomster og den dybe forekomst opfylder ligeledes miljømålet om god kemisk tilstand. De seks regionale forekomster har derimod ringe kemisk tilstand på grund af forhøjet indhold af nitrat, pesticider, krom eller zink.

#### 9.17.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Påvirkning af grundvand forventes primært at ske i anlægsperioden, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de to tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner.

For at begrænse påvirkningerne fra de midlertidige grundvandssænkninger mest muligt vil det oppumpede grundvand blive nedsivet i videst muligt omfang.

På den baggrund vurderes konsekvensen af de midlertidige grundvandssænkninger at blive begrænsede. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere målopfyldelse.

#### 9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen

Den færdige motorvej kan medføre en begrænset barriereeffekt, som kan resultere i en mindre opstuvning af grundvand og overfladevand på den ene side af anlægget, og en tilsvarende sænkning på den anden side. Den eventuelle effekt afhænger af de konkrete lokale forhold og dybden af de vandspærrende konstruktioner. Konsekvensen vurderes at være begrænset.

Vejvand kan indeholde miljøfarlige stoffer, metaller og salte, der kan forurene grundvandet. Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingsystem, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner med tæt bund, inden det udledes til recipient. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres derudover med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.

Alle regnvandsbassiner 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 udløb til recipient. Derfor vurderes det, at der ikke er øget risiko for påvirkning af grundvandet, og at konsekvensen derfor er begrænset.

I driftsfasen vurderes den 3. Limfjordsforbindelse derfor ikke at forringe den nuværende tilstand af grundvandsforekomsterne i området eller hindre senere mål opfyldelse.

#### 9.17.4 Afværgeforanstaltninger

Det oppumpede grundvand fra de midlertidige grundvandssænkninger under anlægsarbejdet nedsives i videst muligt omfang.

Det oppumpede grundvand vil blive reinfileret i de områder, hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar eller våd natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg.

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning, nedsivning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

I forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger skal det oppumpede grundvand ved nedsivning og reinfiltration, eller hvis ikke andet er muligt udledes alternativt afledes til spildevandsforsyningsselskabet, opfylde de gældende lov- og myndighedskrav. Aalborg Kommune er myndighed i forbindelse med tilladelse til udledning, nedsivning, re-infiltration eller evt. tilslutning til spildevandsforsyningsselskabet.

## 9.18 Råstoffer, ressourcer og affald

### 9.18.1 Eksisterende forhold

Aalborg Kommune er omfattet af Råstofplanen for Region Nordjylland. Der er udpegede råstofgraveområder og råstofinteresseområder nær motorvejen.

Affald fra bygværker, som eksempelvis broer eller enkeltstående bygninger eller bebyggelser, vil blive håndteret i henhold til gældende regler, herunder i overensstemmelse med Aalborg Kommunes affaldsregulativ for erhverv.

### 9.18.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Det opgjorte forbrug af råstoffer i anlægsperioden vurderes isoleret set ikke at være problematisk ud fra et regionalt og nationalt synspunkt. Samtidig forventes det, at projektjord kan anvendes andre steder, hvilket vil reducere mængden af jord, der skal indhentes til anlægsprojektet. Det vurderes, at det forventede forbrug af råstoffer og jord ved anlægsprojektet udgør en begrænset påvirkning på tilgængeligheden af råstoffer og jord i Region Nordjylland.

Der vil blive produceret affald i anlægsperioden. Affald vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til gældende regler og regulativet for erhvervsaffald i Aalborg Kommune, og konsekvensen for miljøet vurderes derfor at være begrænset.

### 9.18.3 Påvirkninger i driftsfasen

Der vil ikke være behov for råstoffer, når motorvejen er etableret og taget i brug, bortset fra mindre mængder materialer til normalt vedligehold. Da affald fra motorvejens drift håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med gældende regler og erhvervsaffaldsregulativet for Aalborg Kommune, vurderes konsekvensen ved forbrug af råstoffer og deponering af affald at være ubetydelig.

## 9.19 Forurenede jord

### 9.19.1 Eksisterende forhold

Der er en række arealer langs vejstrækningen som enten er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), fordi der er konstateret forurening på arealet, eller er kortlagt på vidensniveau 1 (V1), fordi der har været aktiviteter på arealet, som potentielt kan have medført en forurening. Desuden er der en række arealer inden for byzonen, som er områdeklassificeret, fordi overfladejorden kan være lettere forurenede. Endelig er der et forurenede areal ved Østhavnen, hvor det planlægges at etablere en tørdok.

Udover de kortlagte forureninger, er der flere opfyldte områder, hvor der er risiko for, at der kan forekomme forurenede jord.

Der er i 2023 foretaget såvel dykkerundersøgelser for visuel påvisning af asbest, såvel som undersøgelser for miljøfarlige stoffer mv. i Limfjordens sediment. Her er der udtaget 2x15 prøver af bundsedimentet i traceet for sænketunnelen syd for Egholm og 2x6 prøver i traceet for lavbroen nord for Egholm. Samtidigt er udtaget referenceprøver andre steder i Limfjorden.

Ved undersøgelsen er der ikke registreret synlige tegn på asbest på havbunden, og der er ikke påvist asbestfibre i prøverne af bundsedimentet.

Sedimentprøverne er analyseret for en lang række metaller og miljøfarlige stoffer. I enkelte af prøverne er der forhøjet indhold af tributyltin (TBT) og enkelte metaller, men ingen af stofferne overskrider modtagekriterierne for sedimentdepotet ved Rærup øst for Aalborg, hvor det opgravede sediment forventes at skulle genplaceres.

### 9.19.2 Påvirkninger i anlægsperioden

Ved anlægsarbejder skal der håndteres jord, som kan være forurenede eller indeholde asbest. Forurenede eller asbestholdigt jord håndteres i henhold til gældende lovgivning. Det betyder, at anlægsarbejdet skal planlægges og udføres, så forurenede eller asbestholdigt



jord ikke spredes til omgivelserne via støv eller regnvand fra afgravning, midlertidige oplag og transport. Ligeledes bortskaffes jorden til godkendte jordmodtagere. Konsekvensen ved håndtering af forurenede jord eller asbestholdigt jord vurderes derfor at være ubetydelig.

I anlægsperioden kan et eventuelt spild af hydraulikolie og brændstof mm. fra entreprenørmaskiner påvirke omgivende jordarealer. Konsekvensen vurderes dog at være ubetydelig, da der er krav om beredskabsplaner, og at spildet fjernes, så snart det opdages.

I ådalene og i de lavtliggende arealer ned til Limfjorden skal der graves i jord med højt organisk indhold (blødbund). De opgravede blødbundsmaterialer håndteres således, at udvaskning af jernforbindelser (okker) minimeres, og det sikres, at overfladevand fra oplag af blødbundsmaterialer ikke udledes urensset til vandløb eller andre beskyttede naturområder. Konsekvensen vurderes derfor at være begrænset.

Der er en række steder på strækningen, hvor der er midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejdet. I detailfasen vil omfanget af grundvandssænkning blive nærmere fastlagt og samtidigt planlægges de nødvendige tiltag, der hindrer mobilisering af eksisterende jord- og grundvandsforureninger. Konsekvensen vurderes derfor at være begrænset.

Ved etableringen af tunnelen og lavbroen forventes det, at der skal opgraves og genplaceres 1 mio. m<sup>3</sup> sediment. I sedimentprøverne er der ikke påvist eller observeret asbest, men der er indhold af tributyltin (TBT), enkelte metaller og tjærestoffer (PAH'er). Sedimentet forventes at skulle genplaceres på Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup øst for Aalborg. Der er ikke påvist indhold over modtagekriterierne, og det vurderes, at sedimentet kan deponeres i sedimentdepotet. Ved genplacering af sediment i sedimentdepotet vurderes konsekvensen at være begrænset.

I forbindelse med opgravning af sedimentet vil der ske et spild og dermed spredning af sediment i Limfjorden. Konsekvensen af dette er beskrevet nærmere i den supplerende miljøkonsekvensvurderings kapitel 0.

### 9.19.3 Påvirkninger i driftsfasen

Ved etablering af 3. Limfjordsforbindelse vil trafikken medføre en diffus forurening af arealerne langs motorvejen. Derudover kan der i forbindelse med uheld ske spild af olie og andre miljøfarlige stoffer, som risikerer at medføre jord- eller grundvandsforurening. Konsekvensen i forhold til forurening af jordbunden omkring motorvejen forventes at være begrænset, idet større spild forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet.

Ved driften af regnvandsbassinerne langs motorvejen vil bassinerne jævnligt skulle oprensnes for at fjerne sediment og bundslam, som kan være forurenede med miljøfarlige stof-

fer. Ved oprensning af sediment og bundslam fra regnvandsbassiner, håndteres de fjernede sedimenter efter den gældende lovgivning. Konsekvensen vurderes derfor at være begrænset.

#### 9.19.4 Afværgeforanstaltninger

Håndtering af forurenede jord og sediment skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. I relation til arbejdsmiljø skal der tages højde for at arbejde med forurenede jord anses for "særligt farligt arbejde".

Forud for anlægsprojektet udarbejdes en jordhåndteringsplan og en plan for håndtering af forurenede jord og grundvand. Der skal gennemføres forureningsundersøgelser for at afdekke omfang og art af jordforureninger inden for forureningskortlagte arealer og øvrige identificerede områder, bl.a. tidligere anlægs- og oplagsområder med potentiel risiko for jordforurening, herunder asbest.

Der skal i forbindelse med jordarbejder træffes foranstaltninger til at hindre spredning af forurenede jord, eksempelvis i form af støv ved gravearbejdet eller ved transport. Hvis der bliver behov for håndtering af asbestholdig jord, skal der iagttages særlig opmærksomhed i forhold til reduktion af støv.

## 9.20 Havstrategien

EU's havstrategidirektiv er implementeret i dansk lov ved havstrategiloven. Loven har til formål at fastlægge rammerne for de foranstaltninger, der skal gennemføres for at opnå eller opretholde god miljøtilstand i havets økosystemer og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. God miljøtilstand er beskrevet ved hjælp af følgende 11 såkaldte kvalitative deskriptorer:

1. Biodiversitet
2. Ikkehjemmehørende arter
3. Erhvervsmæssigt udnyttede fisk
4. Havets fødenet
5. Eutrofiering
6. Havbunden
7. Hydrografiske ændringer
8. Forurenende stoffer
9. Forurenende stoffer i fisk og skaldyr til konsum
10. Marint affald
11. Energi, undervandsstøj.

Vurderinger, der er foretaget på vandkvalitet, marin biodiversitet, herunder bundflora- og fauna, fisk, marine pattedyr, samt fugle og overfladevand, viser, at projektets samlede konsekvenser er ubetydelige til moderate for samtlige marine receptorer. Sedimentation

fra gravearbejdet er vurderet at have konsekvens for bundflora lokalt omkring graveområdet. Påvirkningen vurderes dog ikke at forhindre målopfyldelse, da arealet er relativt lille i forhold til hele vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak. På denne baggrund kan det konkluderes, at 3. Limfjordsforbindelse ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for god miljøtilstand.

## 9.21 Overvågning

I de enkelte fagkapitler i miljøkonsekvensrapporterne er overvågningen af de relevante miljøpåvirkninger fastlagt. Overvågningen omfatter bl.a.:

- Overvågning af støj i anlægsperioden på udsatte steder i forhold til mennesker og dyr bliver vurderet i strategien for håndtering af støj i anlægsperioden.
- Overvågning af bilag IV-arterne odder, padder og flagermus for at sikre effekten af de afværgeforanstaltninger, der gennemføres.
- Fugletællinger for at registrere omfanget af fortrængning af vandfugle i forbindelse med anlægsarbejdet.
- Overvågning af grundvandsspejl og grundvandskvalitet ved og omkring de midlertidige grundvandssænkninger.
- Påvirkningen af ålegræs fra sedimentspildet under udgravningen til tunnelen samt effekten af den efterfølgende genudplantning.
- Overvågning af sedimentaflejringer under gravearbejdet ved Coastal Life projektets udplantningen af ålegræs og de stenrev der er etableret af Kysthjelper/Limfjordsrådet ved Limholm Strandpark. Ligeledes overvåges udløbsarrangementet fra Aalborg Renseanlæg Vest for at sikre, at dette ikke blokeres af sediment under gravearbejdet.

## 9.22 Trafikale forhold

I Aalborg og de omliggende områder er det omfattende vejnet mange steder hårdt belastet af trafik. På E45 i og omkring Aalborg registreres trængselsproblemer i myldretiden og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser.

### 9.21.1 Påvirkning i anlægsperioden

Som følge af anlægsarbejdet vil fremkommeligheden på varierende dele af det lokale vejnet i perioder være ændret i form af eksempelvis omkørsler ad eksisterende veje, indsnævring af veje eller etablering af midlertidige veje. Konsekvensen for erhverv og befolkning som følge af de ændrede trafikale forhold, vurderes samlet set at være begrænset, da der løbende vil blive etableret omkørsler.

### 9.21.2 Påvirkning i driftsfasen

Efter etablering af motorvejen vil den mest markante virkning på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen, ligesom rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettet adgangen for medarbejdere, kunder og transport af varer mm.

På den baggrund vurderes det samlet, at motorvejen vil medføre en væsentlig positiv påvirkning af vejnettet, da trafikken vil blive afviklet mere effektivt.

## 9.23 Arealindgreb og ledninger

### 9.23.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

For at kunne anlægge motorvejen erhverves ca. 260 ha til selve vejanlægget og ca. 92 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover erhverves ca. 106 ha til erstatningsnatur. Af de ca. 260 ha, der erhverves til vejanlægget, udgør ca. 122 ha landbrugsareal i aktiv omdrift. Der erhverves herudover ca. 62 ha landbrugsareal i aktiv omdrift. De i alt ca. 184 ha landbrugsareal kompenserer for frigivelsen af næringsstoffer i forbindelse med gravearbejderne i Limfjorden samt til reducerer den eksisterende udledning af kobber og zink fra landbrugsarealer.

I alt forventes 160 ejendomme at blive berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. De arealer, der berøres af anlægsprojektet, anvendes til bl.a. landbrug, rekreative områder, naturområder, beboelse og erhverv m.m.

Der er en række landbrugsejendomme inden for det område, hvor motorvejen skal etableres. Området er kendetegnet af en relativt kompleks ejendomsstruktur med mange forskellige ejere.

Efter anlægsperioden reetableres de midlertidige arbejdsarealer så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand, hvorefter de tilbageleveres til ejerne.

Motorvejen vil gennemskære og opdele en række større og mindre landbrugsejendomme, så landbrugsarealer, der er tilknyttet samme ejendom, kommer til at ligge på hver sin side af motorvejen. I forbindelse med ekspropriationerne vil Vejdirektoratet forsøge at gennemføre jordfordelinger i samarbejde med lodsejerne, så de enkelte landbrugsejendommers jordlodder så vidt muligt samles på samme side af motorvejen.

### 9.23.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Større ledninger i og i nærheden af motorvejstracéet er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan berørte ledninger kan håndteres. Eventuel omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne og lodsejerne.

Desuden er der mange mindre ledninger, rør og fibre, som vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

## **10. Forholdet til EU-retten**

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kan gennemføres inden for EU-rettens rammer.

### **10.1 VVM-direktivet**

VVM-direktivet indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

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

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne herunder vurdering af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder ved lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre 3. Limfjordsforbindelse i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelsen og de udførte miljøvurderinger. På grund af fravigelserne af anden lovgivning kan projektet gennemføres uden tilladelse, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslaget § 5 omfattede natur- og miljølovgivning.

Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

## **10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektiverne**

I medfør af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden lovforslagets vedtagelse, evt. i tilknytning til miljøkonsekvensvurderingerne. Der er derfor i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af projektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i habitatkonsekvensvurderingen er der ingen skadelig påvirkning på Natura 2000-områder i forbindelse med projektet.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a) med forbud mod bl.a. forsætlig forstyr-

relse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13 for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, samt artfredningsbekendtgørelsen.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til punkt 9. Det er i forbindelse med den supplerende miljøkonsekvensvurdering konstateret, at anlægsprojektet vil medføre tab af raste- og yngleområder for bilag IV-dyrearten odder. Det vurderes, at betingelserne i habitatdirektivet artikel 16 er opfyldt, og der gøres derfor brug af fravigelsesbestemmelsen i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet. Anlægsmyndigheden udfører kompenserende foranstaltninger i overensstemmelse med den supplerende miljøkonsekvensvurdering og "Notat om fravigelse for bilag IV-arten Odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d", for at sikre, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af odderbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren vurderet, at den økologiske funktionalitet vil være opretholdt i driftsfasen.

### **10.3 Århus-konventionen**

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mu-

lighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens 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 artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige 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 artikel 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.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11. Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne



ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

#### **10.4 Vandrammedirektivet**

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (eksempelvis ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - eksempelvis fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Endvidere har EU-Domstolen i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) angående vandrammedirektivet og målsat grundvand udtalt, at begrebet forringelse af tilstanden skal forstås ens, uanset om der er tale om overfladevand eller grundvand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er blandt andet implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Det er i den supplerende miljøkonsekvensvurdering vurderet, at der ved udledning af vejvand fra anlægsprojektet vil ske en overskridelse af miljøkvalitetskravet for kobber og zink i de målsatte vandløb Østerå og Lindholm Å. Til sikring af at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet, kompenseres der for henholdsvis udledning af kobber og zink ved, at landbrugsarealer i aktiv omdrift tages ud af drift og omlægges til varig natur, hvorved den eksisterende udledning af de pågældende stoffer til vandløbene reduceres.

Der vil desuden ske midlertidig frigivelse af kvælstof fra havbundssediment i forbindelse med gravearbejderne i Limfjorden. Dette vil udgøre en midlertidig forringelse af vandområdet i strid med vandrammedirektivet, hvis der ikke samtidig sker en reduktion af eksisterende udledninger af kvælstof til Limfjorden. Til sikring af at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet, kompenseres der for den midlertidige frigivelse af kvælstof til vandmiljøet ved, at landbrugsarealer i aktiv omdrift tages permanent ud af drift.

Anlægsprojektet vil derfor ikke medføre en forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i strid med vandrammedirektivet.

Anlægsprojektet går primært igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

## **10.5 Havstrategidirektivet**

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi (herefter havstrategiloven) beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks Havstrategi omfatter alle farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategilo-

ven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 119 af 26. januar 2017 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder. Strategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det er som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporterne vurderet, at projektet primært vil påvirke de lokale forhold, og at projektet bl.a. derfor ikke vil være til hinder for opnåelse af en god tilstand i det berørte havområde. Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af eller hindre opfyldelsen af de fastsatte miljømål i havstrategien.

Sammenfattende vurderes, at anlæg og drift af en 3. Limfjordsforbindelse vil have en begrænset konsekvens for belastninger, kriterier og mål for de 11 deskriptorer. På dette grundlag kan det konkluderes, at en 3. Limfjordsforbindelse ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for god miljøtilstand.

## **11. Hørte myndigheder og organisationer mv.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den DATO 2023 til den DATO 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

9bevej Ejerlaug, Aalborg Fjordudvalg, Aalborg Forsyning, Aalborg Kommune, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva, Banedanmark, Beboerne i Lindholm og omegn, Bedsteforældrenes Klimaaktion, Borgerbevægelsen.dk for en demokratisk motorvejsproces, Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, Brancheforeningen, Business Danmark, Business Region North, Denmark, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Cyklistforbundet Aalborg Afd., Dall Villaby Grundejerforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Naturfredningsforening Aalborg, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk ornitologisk forening, Dansk ornitologisk forening Nordjylland, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske motorcyklister, Danske Regioner, DANVA, Den Grønne Studenterbevægelse Aalborg, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Drastrup Beboerforening, DSB, Egholms Venner, Energinet, Enhedslisten Aalborg, Erhvervsstyrelsen, Erhverv Norddanmark, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FDM, FH Nordjylland, FOA, Forbrugerrådet, Foreningen af danske småøer, Foreningen Den Bedste Vej, Foreningen Fremtidens Aalborg, Foreningen Søholt, Egholm, Forsvarets Materielstyrelse/ejendomstjeneste, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse,

Friluftsrådet, Grundejerforeningen Færgemanns vej og Engelunds vej, Grundvandssamarbejde Aalborg, Hasseris Grundejerforening, Haveselskabet Vesterkær, Håndværksrådet, ITD, Kano og Kajakklubben Limfjorden, Komiteen 3. Limfjordsforbindelse.nu, Kommissarius (Jylland og Øerne), Kommunerne Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landbrug & Fødevarer, Landsbyrådet i Poulstrup, Landsforeningen af menighedsråd, Landsforeningen landsbyer i Danmark, Landsorganisationen i Danmark (LO), Livet med Handicap (LEV), Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Nibe Erhvervsråd, NOAH-Trafik, Nordjyllands Beredskab, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjydsk Windsurfing Klub Pelikanen, Nørholmegnens samråd, Parcelhusejernes landsforening, Region Nordjylland, Rigspolitiet, Rigsrevision, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker trafik, Samråd Syd, Skipper Samrådet, Trafikalt Folkeparti, Trafikselskaber i Danmark, Trafikstyrelsen, Tænketanken Geohav, Vestbyens Samråd og Aalborg Stiftsøvrighed.

## 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Motorvejen medvirker til at reducere rejsetiden og forbedre fremkommeligheden på tværs af Limfjorden. Det vil medvirke til flere fordele for erhvervslivet i Nordjylland i form af reducerede omkostninger til transport af varer og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft. Færre trafikuheld og dermed færre udgifter til sygehuse.	Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i FFL-23, vejindeks 125,86) er anslået til 7.806,7 mio. kr. i 2024-2031.  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af motorvejen og tilhørende bygværker.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  Aalborg Kommune og Region Nordjylland vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Forbedringer af kapaciteten på tværs af Limfjorden øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også pendlere.</p> <p>Forbedret konkurrencesituation for erhvervslivet og forbedret rekrutteringsgrundlag.</p> <p>Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.</p>	Der vil i anlægsperioden være forøget rejsetid på skærende veje.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Klimamæssige konsekvenser		Mindre forøgelse af CO <sup>2</sup> -udledningen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Mindre støjbelastning af boliger i Dall og Dall Villaby ved etablering af støjskærme langs E45.	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsperioden.
Forholdet til EU-retten	[De gennemførte miljøkonsekvensvurderinger og de offentlige høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af anlægsprojektet. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget.] Som følge af, at landbrugsarealer tages ud af drift, sikres det, at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med vandrammedirektivet.	
Er i strid med de principper for implementering	Ja	Nej X

tering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	
---	--

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Det foreslås i § 1, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km 4-sporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord, herunder at 1) anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, 2) anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige forløb (Nørredyb), 3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm, 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder en forlængelse af Mølholmsvej og omlægning af Dall Møllevej ved Svenstrup, og 5) anlægge en lokal vej med dertilhørende bro til Egholm.

Det betyder, at transportministeren herefter er bemyndiget til at anlægge ny statsvej, foretage inddæmning, anlægge sænketunnel og lavbroer samt omlægge lokale veje og stier.

For så vidt angår lokalvejen med dertilhørende bro til Egholm omtalt i nr. 5, er der tale om et kommunalt tilvalg, hvor der som et led i anlægsprojektet også kan foretages arbejder, der normalt vil være et kommunalt anliggende.

I praksis vil det betyde, at Vejdirektoratet står for den egentlige gennemførelse af projektet.

Det følger af stk. 2, at kort over anlægsprojektet mv. nævnt i stk. 1 fremgår af bilag 1.

Det foreslås i § 1, stk. 3, at transportministeren overdrager de pågældende anlæg omtalt i § 1, stk. 1, nr. 4 og 5, til Aalborg Kommune i takt med færdiggørelsen.

## UDKAST

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader og broer, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.

Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2, følger det, at administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet. Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene. Af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., følger, 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.

Forslaget medfører, at transportministeren, hvilket de facto vil være Vejdirektoratet, løbende overdrager de i § 1, stk. 1, nr. 4 og 5 omtalte anlæg til Aalborg Kommune som kommuneveje i takt med, at Vejdirektoratet vurderer, at anlægsarbejdet er afsluttet. Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Efter Vejdirektoratet har overdraget de enkelte anlæg, vil Aalborg Kommune være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

### *Til § 2*

Det foreslås i § 2, at transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Det vil medføre, at transportministeren kan udbygge de pågældende strækninger nævnt i § 1, stk. 1, med dertil hørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv.

Bemyndigelsen 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.



## UDKAST

I praksis vil det betyde, at det er Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af projektet.

### *Til § 3*

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

I § 3 foreslås det, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, 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.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets påvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingerne til anlægsprojektet og godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ miljøgodkendelse. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en miljøgodkendelse efter de almindelige regler vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i de tilvejebragte miljøkonsekvensrapporter.

Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Da det er intentionen, at Vejdirektoratet skal stå for anlægget af projektet, vil det således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis deres entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet.

Hvis der efter anlægslovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med vejlovens § 17 c–17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Lovforslaget er heller ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.5.2.

### *Til § 4*

Det foreslås i § 4, at ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører anlægsmyndigheden afværge- og kompenserende foranstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Som anlægsmyndighed vil Vejdirektoratet være forpligtet til at iværksætte afværge- og kompenserende foranstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtel-

ser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem anlægsloven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporterne er beskrevet de afværge- og kompenserende foranstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporterne, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

På baggrund af de forudsatte afværge- og kompenserende foranstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Forbuddet i artikel 12, stk. 1, litra d, mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder for bilag IV-dyrearten odder fraviges. Betingelserne i artikel 16, stk. 1, vurderes at være opfyldt. EU-Kommissionen underrettes i henhold til habitatdirektivets artikel 16, stk. 2, om fravigelse af direktivet, herunder om de kompensationsforanstaltninger, der træffes for at sikre, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af odderbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Afværge- og kompenserende foranstaltninger, eksempelvis udlægning af erstatningsnatur efter § 3, skal anses for integrerede dele af det samlede anlægsprojekt, herunder i forhold til bestemmelserne i lovforslagets §§ 5 og 6. Det betyder, at disse afværge- og kompenserende foranstaltninger kan udføres uden tilladelse mv. efter den i § 5 nævnte lovgivning, og at eventuelle afgørelser vedrørende de pågældende foranstaltninger er undtaget fra klageadgang i overensstemmelse med reglerne i § 6.

### *Til § 5*

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige lovgivning, herunder bl.a. naturbe-

## UDKAST

skyttelsesloven, kystbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer arealanvendelsen og adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

I § 5, stk. 1, foreslås, at udførelse af arbejder efter § 1, stk. 1, i denne lov ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenede jord eller dispensation efter §§ 50 og 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

Bestemmelsen skal skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan-, natur- og miljølovgivningen mv., der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land og på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Fravigelserne vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, eksempelvis regnvandsbassiner, støjskærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelserne vil også gælde for afværge- og kompenserende foranstaltninger og ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Fravigelsen af planlovens § 35, stk. 1, vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført miljøkonsekvensvurderinger, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget i gennemførelse af projektet, dels gennem den forudgående proces i miljøkonsekvensvurderingerne, hvor der er afholdt høringer, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Det foreslås også i § 5, stk. 1, at anlægsprojektet ikke kræver tilladelse i § 8 i lov om forurenede jord. Det betyder, at der ikke skal indhentes tilladelse fra Aalborg Kommune til at ændre arealanvendelse, inden anlægsarbejdet

## UDKAST

kan påbegyndes. Det vil med vedtagelse af anlægsloven være besluttet at ændre arealanvendelsen.

Det foreslås endvidere i § 5, stk. 1, at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger kan gennemføres, uden der skal søges dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1.

Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserende foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17.

Bestemmelsen vil ikke få betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler skal fortsat varetages i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau. Det vil desuden være en administrativ lettelse, at der ikke skal meddeles tilladelse til forhold, som allerede er omfattet af anlægsloven.

Der henvises til de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingerne for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, eksempelvis om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen regulerer kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, stk. 1, herunder som nævnt afværge- og kompenserende foranstaltninger

## UDKAST

omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, stk. 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer mv. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadedekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, i denne lov.

Det betyder at, anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer, dispensere fra eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver heller ikke dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne finder imidlertid ikke anvendelse i forbindelse med anlægsprojektets udførelse.

Det forslås desuden i *stk. 2*, at en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer (naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24) og om nedlæggelse af veje (naturbeskyttelseslovens § 26 a) i det åbne land.

Hvis det som følge af et anlægsprojekt bliver nødvendigt at nedlægge veje og stier i det åbne land, jf. naturbeskyttelsesloven § 26 a, vil det altid blive vurderet, om der kan eller skal etableres en alternativ adgang. Der er således ikke behov for en særskilt anmeldelse af dette, idet det hensyn, der skal varetages gennem bestemmelsen i naturbeskyttelsesloven § 26 a sikres gennem processen for gennemførelse af anlægsprojektet.

Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

## UDKAST

Det foreslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

I overensstemmelse med miljøvurderingerne varetager Vejdirektoratet som anlægsmyndighed som nævnt hensynene bag de fravegne bestemmelser, og bestemmelsen har derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

Det foreslås i *stk. 2, 2. pkt.*, at § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven ikke finder anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.

Det følger af § 9, stk. 1, i affalds- og råstofafgiftsloven, at der skal betales en afgift til staten for affald, der tilføres en registreringspligtig virksomhed.

Omkring 1.000.000 m<sup>3</sup> havbundssediment skal opgraves i forbindelse med anlægsprojektet. Sedimentet er uegnet som opfyld på landjorden eller til klapping i Kattegat, hvorfor det skal deponeres. Det planlægges transporteret til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepot ved Rærup øst for Aalborg.

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

Bestemmelsen i § 5 finder endvidere alene anvendelse i anlægsperioden, indtil det enkelte anlægsprojekt, jf. § 1, nr. 1-4, er færdigt i sin helhed. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder § 5 ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de i stk. 1 nævnte regler i forbindelse med drift og vedligeholdelse af anlæggene.

Der henvises i øvrigt de almindelige bemærkninger i punkt 3.5.3.

I § 5, *stk. 3*, foreslås det, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

## UDKAST

Selv om § 5, stk. 1 og 2, indebærer, at dele af den almindelige natur- og planlovgivning ikke finder anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor har bestemmelserne i § 5, stk. 1 og 2, derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

### *Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, eksempelvis efter vandløbsloven.

Efter gældende ret kan kommunalbestyrelsens eller en statslige myndigheds afgørelser påklages til anden administrativ myndighed af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeren, nu Social, Bolig- og Ældreministeren, er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at ministeren er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.



## UDKAST

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at reglerne i de nævnte love gælder for anlægsprojektet. Det betyder, at der vil blive truffet afgørelser om anlægsprojektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet.

Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. § 13, stk. 1.

Bestemmelsen vil ikke være begrænset til arbejder på selve anlægsprojektet eller projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne er fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 5, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

## UDKAST

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 forudsætter i nogle tilfælde desuden forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser og påvirkninger ved gennemførelse af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, og der skal ikke foretages nye miljøkonsekvensvurderinger. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i den gennemførte miljøkonsekvensrapport, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Bestemmelsen ændrer ikke ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 vil fortsat være reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Vurdering af klageberettigelsen følger de angivne kriterier i de i stk. 2 nævnte love.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis en kommune eller

## UDKAST

en statslig myndighed ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren skal – ligesom efter stk. 2 – træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i § 6, *stk. 4*, at transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor transportministeren har overtaget kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter stk. 3, kan ske påklage af ministerens afgørelse til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen ændrer ikke ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 12. Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand. Der henvises til bemærkningerne til § 12.

Det foreslås i § 6, *stk. 5*, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Det foreslås i § 6, *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

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 forslaget § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser om anlægsprojektet efter forslaget § 6, stk. 1, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, eksempelvis begrundelse, lovlige/saglige kriterier, officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med. Det indebærer, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen.

### *Til § 7*

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.7.

## UDKAST

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, *stk. 1*, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren, jf. dog *stk. 2*.

Det vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projekter nævnt i § 1, *stk. 1*, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at *stk. 1* ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Forslaget medfører, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. *stk. 1*, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, *stk. 2*.

Det vil medføre, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, *stk. 3*. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til *stk. 3* præciseres dette.

### *Til § 8*

Det følger af vejlovens § 79, *stk. 1*, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

## UDKAST

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen indebærer, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller mv.

Det foreslås i § 8, *stk. 2*, at hvis ikke der kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det vil medføre, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, vil transportministeren efter at

## UDKAST

have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, kunne gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, hvis der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

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. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn, lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om udvikling af statsvejnettet

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.

Det foreslås i § 8, *stk. 3*, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de påbudte ledningsarbejder, *jf. stk. 2*, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således, eksempelvis kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser eksempelvis i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren

## UDKAST

ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 8 svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

### *Til § 9*

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.



## UDKAST

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen

Det foreslås i § 9, *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold ekspropriationsprocesloven.

Den foreslåede bestemmelse præciserer således i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 9 til at behandle tvister omfattet af forslaget §§ 7 og 8 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 9, *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 103 finder tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets § 9, stk. 1, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

*Til § 10*

## UDKAST

Der har i en række andre anlægsprojekter været etableret en ordning, hvor ejere af støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering. En lignende ordning vil blive etableret i forbindelse med dette lovforslag, men af hensyn til at kunne fastsætte frister for ordningens afvikling, se nedenfor, lovfæstes ordningen for anlægsprojektet nævnt i §1.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 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.

Med ordningen sikres, at ejere af de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter motorvejen er taget i brug.

Ordningen er omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet er det nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. Her vurderes 36 måneder efter anlægsprojektets afslutning at være en rimelig periode for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet.

Det medfører, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til Transportministeriet. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

## UDKAST

Det medfører, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering af boliger ophører 60 måneder efter motorvejen er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen. Det betyder, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at motorvejen er taget i brug.

Der henvises herudover til punkt 9.4 i de almindelige bemærkninger.

### *Til § 11*

I § 11, stk. 1, foreslås det, at Aalborg Kommune yder medfinansiering af projektet, jf. § 1, stk. 1, nr. 1-4, på 600 mio. kr.

Aalborg Kommune tilvejebringer kommunal medfinansiering svarende til 600 mio. kr., jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035. Der er tale om en fast pris, der ikke prisopregnes. Medfinansieringen har karakter af en langfristet gæld til staten, som afdrages over 10 år, idet projektets fulde anlægsudgifter er prioriteret inden for den samlede ramme til offentlige investeringer. Det første afdrag på 60 mio. kr. betales i 2025. Afdrag er i henhold til de kommunale regnskabsregler ikke en anlægsudgift og belaster dermed ikke den kommunale anlægsramme.

I stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 5.

I § 1, stk. 1, nr. 4, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder en forlængelse af Møhlholmsvej og omlægning af Dall Møllevej ved Svenstrup.

I § 1, stk. 1, nr. 5, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm.

## UDKAST

Der er tale om et kommunalt tilvalg til projektet, som derfor også skal finansieres af Aalborg Kommune. Såfremt kommunen ikke finansierer tilvalget, vil denne del af projektet ikke blive anlagt, da det ikke er en del af det egentlige statslige projekt.

I *stk. 2, 2. pkt.*, foreslås det, at betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet af lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune reguleres nærmere i en samarbejdsaftale.

I § 11, *stk. 2*, foreslås det, at betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet af lokalbroen, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes.

Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, som bemyndiger transportministeren til at udføre projektet.

Som det fremgår af *stk. 2*, er det en betingelse for igangsættelse af anlægsprojektet og konkret for, at Vejdirektoratet udbyder anlægsarbejder forbundet med projektet, at der forinden er indgået bindende aftale om de økonomiske forhold som beskrevet i bestemmelsen.

### *Til § 12*

Lovbekendtgørelse nr. 1655 af 25. december 2022 (herefter retsplejeloven) indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene.

Det foreslås i § 12, *stk. 1*, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

## UDKAST

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det betyder i praksis, at har man eksempelvis et tilfælde, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da det tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser mv., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

### *Til § 13*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

## UDKAST

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.