

Udkast til Forslag

til

Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse¹

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. 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 løb (Nørredyb),
- 3) indvinde et areal af Limfjorden syd for Egholm
- 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm og forlængelse af Mølholmsvej
- 5) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse.

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

Stk. 3. Transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, som gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje mv.

Stk. 4. Efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager Transportministeren de pågældende anlæg, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, til Aalborg Kommune, som kommuneveje.

¹ Fodnoter 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, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, EU-Tidende 2019, nr. L 170, side 115.

UDKAST

Kapitel 2 *Miljømæssige vurderinger*

§ 2. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. dog § 3.

§ 3. Ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1 anvendes reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 2 a i lov om offentlige veje mv. og regler udstedt i medfør heraf.

Kapitel 3 *Varetagelse af naturhensyn*

§ 4. Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Kapitel 4 *Fravigelse af anden lovgivning*

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse, § 8 i lov om forurennet 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.

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

Stk. 4. § 9 i affalds- og råstofafgiftsloven finder ikke anvendelse for deponering af havbundssediment hos en registreringspligtig virksomhed.

§ 6. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 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 af Vejdirektoratet til transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens 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 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.

§ 7. Bestemmelserne i §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 3.

Kapitel 5

Ledningsarbejder

§ 8. 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.

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.

§ 9. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal transportministeren tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 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 transportministeren og ejere af ledninger omfattet af § 8, 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 gennemføre og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 9, stk. 2.

§ 10. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 9 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 10 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*

§ 11. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter anlæg af motorvejen.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud 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.

UDKAST

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

Kapitel 7 *Finansiering*

§ 12. Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af en lokalvej med dertilhørende bro til Egholm, jf. § 1, stk. 1, nr. 4.

Stk. 2. 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.

Kapitel 8 *Domstolsprøvelse*

§ 13. 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*

§ 14. Loven træder i kraft den 1. juli 2022.

Bilag 1



Bilag 1

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	13
2. Lovforslagets baggrund.....	13
3. Lovforslagets hovedpunkter	14
3.1 Anlægsprojektet	14
3.1.1 Motorvejskryds og tilslutningsanlæg	15
3.1.2 Øvrige veje og stier	16
3.1.3 Bygværker	17
3.1.3.1 Dalbroen over Østerådal.....	18
3.1.3.2 Egholmtunnelen	18
3.1.3.3 Lavbro over Nørredyb	20
3.1.4 Støjreducerende tiltag.....	20
3.1.5 Sideanlæg og samkørselspladser	21
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
3.2 Trafikale forbedringer og muligheder	23
3.3 Ekspropriation	23
3.3.1 Ekspropriation	23
3.4 Vejbyggelinjer	24
3.5 Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger	24
3.5.1 Gældende ret	24
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	26
3.6 Forholdet til anden lovgivning	27
3.6.1 Gældende ret	27

UDKAST

3.6.2 Plan-, natur- og miljølovgivning	27
3.6.3 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	30
3.7 Ledninger	34
3.7.1 Gældende ret	34
3.7.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning	35
4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål	36
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	37
5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan	37
5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige	39
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.	40
7. Administrative konsekvenser for borgerne	41
8. Klimamæssige konsekvenser	41
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	42
9.1 Planforhold	42
9.1.1 Kommuneplan og lokalplaner	42
9.1.1 Klimatilpasningsplan og -strategi	42
9.2 Landskab og visuelle forhold	43
9.2.1 Eksisterende forhold	43
9.2.2 Konsekvenser i anlægsfasen	43
9.2.3 Konsekvenser i driftsfasen	43
9.2.4 Afværgeforanstaltninger	44
9.3 Arkæologi og kulturarv	44
9.3.1 Eksisterende forhold	44
9.3.2 Konsekvenser i anlægsfasen	45
9.3.4 Konsekvenser i driftsfasen	45
9.3.5 Afværgeforanstaltninger	45
9.4 Befolkningen og menneskers sundhed	46
9.4.1 Eksisterende forhold	46
9.4.2 Konsekvenser i anlægsfasen	46
9.4.3 Konsekvenser i driftsfasen	47
9.4.4 Afværgeforanstaltninger	47

UDKAST

9.5 Støj og vibrationer	47
9.5.1 Konsekvenser i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger	47
9.5.2 Konsekvenser i driftsfasen	48
9.5.3 Afværgeforanstaltninger.....	48
9.5.4 Støjisolering af boliger	49
9.6 Egholm	49
9.6.1 Eksisterende forhold.....	49
9.6.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	49
9.6.3 Konsekvenser i driftsfasen	50
9.7 Natur på land	50
9.7.1 Eksisterende forhold.....	50
9.7.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	51
9.7.3 Konsekvenser i driftsfasen	51
9.7.4 Afværgeforanstaltninger.....	52
9.7.5 Afværgeforanstaltninger bilag IV-arter.....	53
9.7.5.1 Odder	53
9.7.5.2 Flagermus	54
9.7.5.3 Padder.....	54
9.7.6 Afværgeforanstaltninger til at mindske motorvejens barrierevirkning	55
9.8 Vandkvalitet	56
9.8.1 Eksisterende forhold.....	56
9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	56
9.8.3 Konsekvenser i driftsfasen	57
9.9 Marin bundflora.....	57
9.9.1 Eksisterende forhold.....	57
9.9.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	58
9.9.3 Konsekvenser i driftsfasen	59
9.10 Marin bundfauna	59
9.10.1 Eksisterende forhold.....	59
9.10.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	60
9.10.3 Konsekvenser i driftsfasen	61
9.11 Fisk	61

UDKAST

9.11.1 Eksisterende forhold.....	61
9.11.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	62
9.11.3 Konsekvenser i driftsfasen	63
9.12 Marine pattedyr	63
9.12.1 Eksisterende forhold.....	63
9.12.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	63
9.12.3 Konsekvenser i driftsfasen	64
9.12.4 Afværgeforanstaltninger.....	64
9.13 Fugle.....	65
9.13.1 Eksisterende forhold.....	65
9.13.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	65
9.13.3 Konsekvenser i driftsfasen	66
9.13.4 Afværgeforanstaltninger.....	67
9.14 Natura 2000	67
9.14.1 Marine naturtyper	68
9.14.2 Odder.....	68
9.14.3 Spættet sæl.....	69
9.14.4 Fisk	69
9.14.5 Naturtyper på land.....	69
9.14.6 Fugle.....	69
9.14.7 Samlet vurdering for Natura 2000-området N15	70
9.15 Overfladevand	70
9.15.1 Eksisterende forhold.....	70
9.15.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	71
9.15.3 Konsekvenser i driftsfasen	72
9.15.4 Afværgeforanstaltninger.....	72
9.15.4.1 Regnvandsbassiner	72
9.15.4.2 Vandløb	73
9.15.4.3 Grundvandssænkninger	73
9.15.4.4 Spild	73
9.16 Luft og klima.....	74
9.16.1 Konsekvenser i anlægsfasen.....	74

UDKAST

9.16.2 Konsekvenser i driftsfasen	74
9.16.3 Afværgeforanstaltninger.....	75
9.17 Geologi og grundvand.....	75
9.17.1 Eksisterende forhold.....	75
9.17.2 Påvirkninger i anlægsfasen.....	75
9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen	76
9.17.4 Afværgeforanstaltninger.....	77
9.18 Råstoffer, ressourcer og affald	77
9.18.1 Eksisterende forhold.....	77
9.18.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	78
9.18.3 Konsekvenser i driftsfasen	78
9.19 Forurennet jord.....	78
9.19.1 Eksisterende forhold.....	78
9.19.2 Konsekvenser i anlægsfasen.....	79
9.19.3 Konsekvenser i driftsfasen	79
9.19.4 Afværgeforanstaltninger.....	80
9.20 Kumulative effekter.....	80
9.21 Overvågning	80
9.21.1 Befolkning og menneskers sundhed.....	80
9.21.2 Bundflora.....	80
9.21.3 Natur på land	81
9.21.4 Fugle.....	82
9.21.5 Overfladevand	82
9.21.6 Geologi og grundvand.....	83
9.21.7 Forurennet jord.....	83
9.21.8 Havstrategien.....	83
9.22 Trafikale forhold	84
9.22.1 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger	84
9.22.2 Påvirkning når anlægsprojektet er færdig og afværgeforanstaltninger	84
9.23 Arealindgreb og ledninger.....	84
9.23.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet.....	84
9.23.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet	85

UDKAST

10. Forholdet til EU-retten	85
10.1 VVM-direktivet	85
10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet	86
10.3 Århus-konventionen	87
10.4 Vandrammedirektivet	88
10.5 Havstrategidirektivet	89
11. Hørte myndigheder og organisationer mv.....	90
11. Sammenfattende skema	90

1. Indledning

I lovforslaget bemyndiges transportministeren til at anlægge en 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 lavbro over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb) samt indvinding af et område af Limfjorden syd for Egholm. Desuden bemyndiges Vejdirektoratet til at anlægge en række lokale veje og stier, herunder en forlængelse af kommunevejen Mølholmvej.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne nævnt i lovforslaget § 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 er anlægsmyndighed for anlægsprojektet omfattet af § 1.

Anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne.

2. Lovforslagets baggrund

Forud for anlægsloven er der udført undersøgelser af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet. Vejdirektoratet har i perioden 2019-2020 gennemført en opdatering af VVM-undersøgelsen (efterfølgende kaldet miljøkonsekvensvurderingen) for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen fra 2011. Dette har udmøntet sig i en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af Egholmlinjen med nye feltundersøgelser, analyser, miljøvurderinger mv.

Miljøkonsekvensrapporten med tilhørende miljøvurderinger, en række baggrundsrapporter, der beskriver og dokumenterer øvrige tekniske undersøgelser i tilknytning til linjeføringen via Egholm, er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets

hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm-limfjorden>. 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 miljøkonsekvensrapporten for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Formålet med høringen var dels at informere om resultaterne af de gennemførte tekniske, miljømæssige og trafikale undersøgelser, dels at indhente bemærkninger til det opdaterede anlægsprojekt for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Som en del af den offentlige høring afholdt Vejdirektoratet den 24. marts 2021 et virtuelt borgermøde, hvor den opdaterede miljøkonsekvensvurdering for linjeføringen via Egholm blev præsenteret, og hvor der var mulighed for at stille spørgsmål til anlægsprojektet.

Vejdirektoratet har i høringsfasen modtaget omkring 7.800 høringssvar fordelt på ca. 3.400 afsendere. Alle høringssvar er tilgængelige på projektets hjemmeside.

Et sammenfattende høringsnotat med resumé af de indkomne høringssvar, samt Vejdirektoratets bemærkninger dertil, blev offentliggjort 9. september 2021 og er tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside. Det gælder også alle indsendte høringssvar og medsendte bilag.

Den 28. juni 2021 har Regeringen sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance og Kristendemokraterne indgået en aftale om Infrastrukturplan 2035 som bl.a. omfatter anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Af aftalen følger det, at Vejdirektoratet i 2025 kan igangsætte detailprojektering og anlæg af den 20 km lange motorvej vest om Aalborg.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Anlægsprojektet

Der anlægges en 4-sporet motorvej med nødspor i åbent land vest om Aalborg med en landskabsbro over Østerådal, en tunnel under Limfjordens sydlige løb, Sønderdyb, og lavbro over Limfjordens nordlige løb, Nørredyb. Den ca. 20 km lange motorvej bliver en sydlig forlængelse af E39 Hirtshalsmotorvejen.

Der etableres 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 afsnit 3.1.1 – 3.1.10 omfatter det VVM-undersøgte anlægsprojekt for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, inklusiv varianten ved E45. I forbindelse med detailprojekteringen kan der forekomme ændringer i projektet. Ændringerne i projektet vil blive behandlet efter § 4 i denne lov.

3.1.1 Motorvejskryds og tilslutningsanlæg

Motorvejskryds E45 (Svenstrup): Krydset udformes 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 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: Der etableres 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: Der etableres 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: Der etableres et fuldt tilslutningsanlæg med signalregulerede rampekryds. De signalregulerede kryds udformes, så de har en god og fremtidssikret trafikafvikling.

Nørholmsvej forlægges mod syd og føres over motorvejen og udvides samtidigt med svingspor og enkeltrettede cykelstier. Mølholmvejs forlængelse føres mellem to søer 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: Der etableres 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: Der etableres 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): Motorvejskrydset udformes 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 m. Ved enkelte mindre kommuneveje er frihøjden dog kun 4,33 m. Ved stiunderføringer er frihøjden 2,83 m.

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 etableres 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 Tagholm, ligesom Bejlerholm tilsluttes den nye lokalvej. Vejen Egholm forlægges lidt mod syd og føres under lavbroen, 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 vandskiklubben nord for motorvejen.

Gammel Hvorupvej afbrydes ved motorvejen.

Øst for motorvejen afbrydes en rekreativ sti, der efterfølgende forbindes 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.

3.1.3.1 Dalbroen over Østerådal

Dalbroen fører motorvejen over Østerådal 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 m.

Togtrafikken forventes opretholdt i anlægsperioden.

3.1.3.2 Egholmtunnelen

Syd for Egholm etableres 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 m. Vejdirektoratet er administrativ myndighed, jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2007 om minimumssikkerhedskrav for danske tunneler i det transeuropæiske vejnet.

Som en del af opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen er der blevet udført en ekstern kvalitetssikring af tunnelsikkerheden i projektet for Egholmtunnelen. Konklusionen var, at projektets rammer lever op til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler på det transeuropæiske vejnet angående tunnelsikkerhed med en forventning om, at der opnås et endnu højere sikkerhedsniveau end foreskrevet i henhold til EU-direktivet på grund af de i projektet inkluderede skærpede sikkerhedsforanstaltninger, herunder etablering af nødfortove samt kort afstand mellem nødudgange og nødstationer.

Tunneltværsnittet, der er fastlagt efter analyser af vejtekniske, sikkerhedsmæssige og driftsmæssige forhold, udføres som en 3-cellet tunnel med to tunnelrør til vejtrafik og derimellem et 1,5 m bredt tunnelrør (galleri) med et gangareal til driftspersonale og med plads til tekniske installationer over gangarealet. Der etableres flugtveje mellem vejtunnelerne og galleriet.

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

Anlæg af tunnelramper og overgangstunneler 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 sedimentspild, 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 m³ havbundssediment fordelt på ca. 300.000 m³ ler og ca. 700.000 m³ 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 sedimentdepot ved Rærup øst for Aalborg.

I miljøkonsekvensrapporten 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 Østhavnen bugseres tunnelelementerne til anlægsområdet, hvor de sænkes ned i den udgravede rende og samles med de øvrige elementer. Ved bugsering af elementerne fra Østhavnen 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 skal der etableres nye kystdiger på Limfjordens sydlige kyst og Egholms sydvendte kyst. I begge tilfælde opbygges de nye kystdiger med sten på kystsiden.

På Limfjordens sydlige kyst er der tale om en erstatning af det eksisterende kystdige på en kortere strækning. Afstanden mellem kystdiget og tunnelportalen bliver mindst 30 m, hvilket giver pattedyr mulighed for at passere mellem tunnelportalen og kystdiget.

På Egholm bliver der anlagt et ca. 1.650 m langt fremskudt kystdige foran tunnelportalen. Det indvundne areal bag kystdiget vil udgøre ca. 17 ha, som planlægges udlagt som erstatningsnatur. Afstanden mellem kystdiget og tunnelportalen bliver mindst 15 m, hvilket giver pattedyr mulighed for at passere mellem tunnelportalen og kystdiget.

Der er overordnet et stort jordunderskud i anlægsprojektet, hvilket indebærer, at der formentlig skal tilføres råstoffer til anlæggene ved Egholm. Hvis der dog i projektet kan findes velegnet projektjord, vil det blive benyttet til etablering af erstatningsnatur i det

indvundne område bag kystdiget, der udføres til overflade i kote ca. +1,0, svarende til Egholms naturlige terræn. Dog føres kystdiget op til kote +1,5.

3.1.3.3 Lavbro over Nørredyb

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

Inden anlægsarbejdet igangsættes, uddybes Nørredyb med det formål at reducere anlægsarbejdets og de færdige broers barriereeffekt og sikre, at vandgennemstrømningen i Nørredyb opretholdes. Det opgravede sediment planlægges transporteret til havbundssedimentdepotet ved Rærup.

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 10 m og en frihøjde på minimum to meter under den midlertidige konstruktion.

3.1.4 Støjreducerende tiltag

Miljøkonsekvensvurderingens anlægsprojekt omfatter ca. 5,3 km nye støjskærme, som placeres langs E45 ved Dall og Dall Villaby og langs den nye motorvej ved Drastrup (Nibevej) og ved Nørholmsvej.

Delstrækning	Ca. længde	Ca. skærmhøjde	Placering ift. motorvejen
Dall	1,0 km	6 m	Øst for E45
Dall Villaby	1,4 km	6 og 7 m	Vest for E45
Drastrup	1,4 km	5 og 6 m	Øst og vest for motorvejen
Ved Nørholmsvej	1,5 km	6 m	Øst for motorvejen

Tabel 1. Støjafskærmning.

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 rastepladser på strækningen.

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

3.1.6 Faunapassager

Der er planlagt 28 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 miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 Natur på land, findes en detaljeret gennemgang af anlægsprojektets faunapassager.

3.1.7 Erstatningsnatur

Anlægsprojektet resulterer i permanent inddragelse af ca. 43,6 ha strandenge, moser og rigkær, overdrev, ferske enge og 10 søer, som skal erstattes, se afsnit 8. 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, trafikregistreringsudstyr 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 miljøfremmede stoffer, f.eks. 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 bentonit membran i regnvandsbassiner sikrer, at der ikke siver forurenende stoffer ned til grundvandet.

Som udgangspunkt anlægges alle regnvandsbassiner som våde bassiner, der etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så 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 anlægsfasen. 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 anlægslogistik” på Vejdirektoratets hjemmeside.

3.2 Trafikale forbedringer og muligheder

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.

Ved 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 lettere adgang for medarbejdere, kunder og transport af varer mm.

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 anlægsprojektet, kan foretages i henhold til vejlovens regler om ekspropriation til statslige vejanlæg, jf. vejlovens §§ 96-97.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, 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

Til gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, skal der permanent og midlertidigt erhverves arealer og rettigheder dels til selve anlægget, dels til midlertidige arbejdsarealer under anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, byggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Der skal erhverves ca. 280 ha permanent til selve anlægsprojektet og ca. 85 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 160 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige antal ha og ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

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 10 ejendomme i korridoren. Det vurderes, at der bliver behov for at totalekspropriere yderligere ca. 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 lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab.

Erstatninger for ekspropriationer til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

3.4 Vejbyggelinjer

I henhold til den generelle bestemmelse i vejlovens § 40 vil der efter anlæg af motorvejen kunne pålægges vejbyggelinjer i 50 meters afstand fra motorvejens midte og i 35 meters afstand fra rampernes inderste kørebanekant. Alle vejbyggelinjer bliver tillagt et højde- og passagetillæg.

Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde, idet der inden for vejbyggelinjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m. samt sikre hensynet til færdslen i øvrigt.

3.5 Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger

3.5.1 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 kap. 2 a i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. (herefter 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).

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.

Den 3. Limfjordsforbindelse er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Uanset de omfattende undersøgelser i 2011 af en 3. Limfjordsforbindelse i en linjeføring via Egholm, har der været behov for at foretage modifikationer og tilpasninger. Det fremgår desuden af artikel 8 a, stk. 6, i VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), at miljøkonsekvensvurderingerne af et projekt skal være tidssvarende.

Vejdirektoratet har i perioden 2019-2020 som nævnt gennemført en opdatering af miljøkonsekvensvurdering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, hvilket har udmøntet sig som en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af Egholmlinjen.

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

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.

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

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. 10, 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.

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.

Anlægsprojektet vil være miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kap. 2 a. Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges Vejdirektoratet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelse og de udførte miljøvurderinger. Herefter vil anlægsprojektet kunne gennemføres på grundlag af anlægsloven og inden for rammerne af vurderingerne af projektet indvirkning på miljøet. 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 anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er VVM-myndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, 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 eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF. Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet 3. Limfjordsforbindelse i alle enkeltheder ved lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og

miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kap. 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.

Projekterne kan herefter gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige natur-, plan- og miljølovgivning mv., 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, jf. lovforslagets § 5.

Projektets virkninger på miljøet er som anført beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensrapporten. 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.

3.6 Forholdet til anden lovgivning

3.6.1 Gældende ret

3.6.2 Plan-, natur- og miljølovgivning

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. lovekendtgørelse 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. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at væsentlige ændringer i det bestående miljø forudsætter lokalplanlægning, jf. planlovens § 13.

Etableringen af et anlægsprojekt, der berører en fredning, kan alene ske, hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, jf. § 50 i lovbekendtgørelse nr. 240 af 13. marts 2019 om naturbeskyttelse (herefter naturbeskyttelsesloven).

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: 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 f.eks. 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 principgodkendelse.

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.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab,

indsamling, handel mv. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

§§ 8-13 i lovbekendtgørelse nr. 315 af 28. marts 2019 om skove (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 natur-arven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven 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.

Landbrugsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020 om landbrugsejendomme, 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.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov nr. 1218 af 25. november 2019 om miljøbeskyttelse (miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1393 af 21. juni 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.

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, 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. 449 af 11. april 2019 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 medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Ved vurdering af, om afgørelsen vil hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, skal det tages i betragtning, om påvirkningen neutraliseres senere i planperioden. 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 miljøministeren. Ministeren kan i særlige tilfælde og efter en konkret vurdering tillade, at myndigheden meddeler tilladelse til den pågældende udledning. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle dele af vandrammedirektivet.

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.

3.6.3 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 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.

De indgreb, som transportministeren ved Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan normalt efter de almindelige regler i plan-, natur- og miljølovgivningen mv. kræve en forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Hensigten er imidlertid - i overensstemmelse med, hvad der har været praksis ved de seneste års anlægslove - at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger.

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

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 varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed efter reglerne i anlægsloven. Den lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven. Anlægsprojektet gennemføres i tæt dialog med Aalborg Kommune. De administrative tilladelser vil ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau. Det vil desuden være en administrativ lettelse, at der ikke skal meddeles tilladelses til forhold, som allerede er omfattet af anlægsloven.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i miljøkonsekvensrapporten, og anlægsprojektet skal gennemføres inden for disse rammer.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projektet. Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af flere bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet), naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning (herefter jagtloven), der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Vejdirektoratet har, som nævnt ved udførelsen af anlægsprojektet, ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning mv. gælder fortsat for anlægsprojektet, jf. § 1, i det omfang, disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det forhold, at den almindelige 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 angår 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 på anlægsprojekterne. 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 kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojekterne nævnt i § 1, som træffes efter lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016 byggeloven, jagtloven, naturbeskyttelsesloven, jordforureningsloven, lovbekendtgørelse nr. 127 af 26. januar 2017 om vandløb med undtagelse af kapitel 13,

skovloven, lovbekendtgørelse nr. 118 af 22. februar 2018 om vandforsyning mv., lovbekendtgørelse nr. 681 af 2. juli 2017 om miljøbeskyttelse samt lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojekterne nævnt i § 1, som træffes efter lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016 byggeloven, jagtloven, naturbeskyttelsesloven, kystbeskyttelsesloven, lovbekendtgørelse nr. 127 af 26. januar 2017 om vandløb med undtagelse af kapitel 13, skovloven, lovbekendtgørelse nr. 118 af 22. februar 2018 om vandforsyning mv., lovbekendtgørelse nr. 681 af 2. juli 2017 om miljøbeskyttelse samt lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Samtidig gives der mulighed for, Vejdirektoratet som anlægsmyndighed kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser vedrørende projekterne for transportministeren, hvis Vejdirektoratet er uenige i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - 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 beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojekterne, jf. forslaget til § 6, stk. 3.

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

Bestemmelserne i § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder mv. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelserne ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de i stk. 1 nævnte regler i forbindelse med driften af anlæggene.

Forslaget ændrer endvidere ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne.

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

Med lovforslaget afskæres klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 6, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen. 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, hvilket ikke vil have opsættende virkning.

Der henvises i øvrigt til forslaget §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil.

3.7 Ledninger

3.7.1 Gældende ret

Det følger af § 77, stk. 1 og 2, i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. 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 lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (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. 1234 af 4. november 2015 (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 (Uf R 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) 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 (Uf R 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.

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 lovebekendtgørelse nr. 705 af 29. maj 2020 (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.

3.7.2 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 forsyningsselskab.

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 §§ 8-10 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 vurderes først og fremmest at understøtte:

Mål 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) og 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).

Mål 8 *Anstændige jobs og økonomisk vækst* gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, blandt andet gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer) ved at medvirke til at reducere rejsetiden på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive/etablere virksomhed i Nordjylland. Tilsvarende vil udbygning af vejene medføre en højere regularitet i rejsetiden og dermed begrænse usikkerheden omkring transporttiden for den fjordkrydsende trafik.

Mål 3 *Sundhed og trivsel* via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker), idet en ny motorvej vil forbedre trafiksikkerheden på de veje, der aflastet for trafik. Anlæg og efterfølgende drift af motorvejen kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der imidlertid

blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger gennem krav til leverandører, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (nævnt ovenfor).

Mål 12 *Ansvarligt forbrug og produktion* gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) og delmål 12.5 (reducering af affaldsgenering 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 f.eks. kirkeomgivelser, rekreative områder, landbrugsarealer, boligområder m.v., og motorvejen vil i negativ grad påvirke:

Mål 11 *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 afsnit 8 Klimamæssige konsekvenser og 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Mål 14 *Livet i Havet*, delmål 14.2 (Hav- og kystnære økosystemer skal beskyttes og forvaltes bæredygtigt). Dette delmål understøttes gennem de afværgeforanstaltninger, der bl.a. er foreslået i forbindelse med håndtering af opgravet havbundssediment og nedbringning af pæle og spuns i Limfjorden. Der henvises i øvrigt til afsnit 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Mål 15 *Livet på land*, herunder særligt delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Dette delmål understøttes gennem de afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af f.eks. faunapassager og erstatningsnatur. Der henvises i øvrigt til afsnit 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. Basisoverslaget udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 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 6.859,9 mio. kr. (FFL-2022, vejindeks 110,6).

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 tænkes anlagt parallelt med de to motorvejsbroer over Nørredyb. Det samlede anlægsbudget for lavbroen plus tilhørende landanlæg er beregnet til 123 mio. kr. (FFL-2022, vejindeks 110,6). Lavbroen indgår i miljøkonsekvensvurderingen for Egholmlinjen, men anlægsomkostningerne til broen indgår ikke i anlægsbudgettet. Det er en forudsætning for denne del af projektet, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget heraf.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
5.543,7	6.098,1	6.859,9

Tabel 2. Ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-2022, vejindeks 110,6).

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. Det skal dog nævnes, at det ikke vurderes relevant at anlægge etaper syd eller nord for Limfjorden, som selvstændige vejprojekter.

Inden selve anlægsarbejdet kan sættes i gang, forventer Vejdirektoratet at bruge ca. tre år på de indledende arbejder, herunder detailprojektering, arkæologiske forundersøgelser, besigtigelse og ekspropriation samt udbud af anlægsarbejdet.

Anlægsarbejdet er planlagt med aktiviteter på flere etaper samtidigt, hvorfor det vurderes, at anlægsarbejdet samlet vil kunne gennemføres på ca. fem år.

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

År efter igangsætning	Sum i mio. kr.
-----------------------	----------------

0	55,4
1	277,2
2	720,7
3	1.108,7
4	1.604,2
5	1.604,1
6	1.049,7
7	439,9

Tabel 3. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-2022, vejindeks 110,6).

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 %, og nettonutidsværdien er opgjort til 455 mio. kr. (FFL-2022, indeks 110,6).

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 anlægsfasen.

Arbejdet med at beskrive anlægget i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og eksterne rådgiverfirmaer. 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 miljøkonsekvensvurderingen beskrevne projekt, vil disse ændringer skulle behandles efter lovforslagets § 4.

Vejdirektoratet fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforslaget 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 trafiksikkerhedsmæssigt, 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, jf. § 1. 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.

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 eller Limfjordsbroen 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/bro til gavn for den samlede fremkommelighed.

Lovforslaget forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsfasen 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, f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af disse medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂, luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv. For CO₂ vil anlæg af motorvejen give anledning til en global udledning på ca. 272.000 tons. Metoden bag denne opgørelse tager ikke højde for forventning om, at en fremtidig udvikling af produktionsmetoder vil indebære lavere CO₂-emission.

Det er ikke angivet præcist, hvordan anlægsarbejderne skal udføres. Klimakrav vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces i samarbejde med entreprenørbranchen. Herved 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. Vejdirektoratet arbejder også med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsfasen via krav i udbud og kontrakter.

Vejdirektoratet arbejder 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 en 3. Limfjordsforbindelse er den årlige udledning i 2030 af CO₂ fra vejtransport i Danmark beregnet til at stige med ca. 0,14% sammenholdt med udledningen fra vejtrafikken i 2018, hvilket vil medføre en meget begrænset påvirkning af den globale drivhuseffekt.

Det forventes endvidere, at udledningen af CO₂ vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet til elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin og dieselbiler reduceres på grund af nye krav til motorer.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

I dette kapitel sammenfattes miljøkonsekvenserne ved etablering af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. De forventede miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er vurderet for både anlægsfasen 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.

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 som udgangspunkt i grøfter og trug, hvorfra det ledes til regnvandsbassiner. På strækninger, hvor der skal tages særligt hensyn til natur og miljø, opsamles vejvandet ved asfalkanten (kantopsamling) og ledes frem til regnvandsbassinerne i helt lukket system. 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 m over daglig vande i Limfjorden.

9.2 Landskab og visuelle forhold

9.2.1 Eksisterende forhold

Østerådalens 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 Konsekvenser i anlægsfasen

Landskabet vil i anlægsfasen 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. Langs den kommende motorvej vil der blive oprettet arbejdsarealer på ca. 10 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 Østerådalens, i Hasseris Enge og omkring Limfjorden.

9.2.3 Konsekvenser 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 Østerådal, Hasseris Enge og omkring Limfjorden, hvor der vurderes at være væsentlige konsekvenser. De visuelle konsekvenser i Østerådal vurderes at være væsentlige, fordi motorvejen her skal føres over E45, hvilket medfører behov for dæmningsanlæg samt et broanlæg over E45. På strækningen gennem Østerådal etableres en dalbro. Her vil vejanlægget 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 lavbro 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 anlægsfasen 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 lavbro 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 Konsekvenser i anlægsfasen

Der er primært i anlægsfasen, der kan ske en påvirkning af de arkæologiske interesser, når selve anlægsprojektet etableres. 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 Konsekvenser 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 m 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 Østerådalens 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 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen 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 anlægsfasen 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 anlægsfasen vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser med det formål at belyse, hvorvidt der findes jordforurening og indhold af f.eks. bygningsmaterialer, der indeholder asbest. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse.

Luftforurening forventes 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 f.eks. 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 anlægsfasen 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 Konsekvenser i driftsfasen

Miljøpåvirkninger fra 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 anlægsprojektet. Udover de nævnte landsbyer og boligområder, ligger der flere enkeltliggende gårde og boliger nær linjeføringen. 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 afsnittet om støj og vibrationer nedenfor.

9.5 Støj og vibrationer

9.5.1 Konsekvenser i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

En overvejende del af anlægsarbejderne forventes at blive udført i en vis afstand fra nærliggende boliger. Undersøgelsen af støjpåvirkningen i anlægsfasen viser, at kun et

mindre antal af boliger (< 10) langs linjeføringen 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 betonpæle 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 om arbejdets tidsplan og ved tilrettelæggelse af arbejdet, kan gener i nogen grad afhjælpes.

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

9.5.2 Konsekvenser i driftsfasen

Anlæg af en ny motorvej vil ofte medføre stor støjpåvirkning af nærliggende boliger. En del af støjpåvirkningen kan afhjælpes ved anvendelse af støjreducerende tiltag. Der er indarbejdet støjreducerende tiltag i projektet, jf. afsnit 3.1 Anlægsprojektet.

9.5.3 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, f.eks. 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. forskrift om støj fra anlægsarbejde.

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

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. afsnit 3.1.4. Den endelige udformning af støjafskærmningen vil først blive fastlagt under detailprojekteringen.

9.5.4 Støjisolering af boliger

Hvor etablering af støjskærme/støjvolde vurderes ikke at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.

Der etableres derfor en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger i overensstemmelse med ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”. Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne. Støjisolering 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

Der kan ydes tilskud på 90 % af udgifterne til boliger med et støjniveau på 73 dB og derover, 75 % af udgifterne ved et støjniveau på 68 og under 73 dB og tilskud på 50 % af udgifterne ved et støjniveau på mellem 63 og under 68 dB.

Ordningen bortfalder automatisk 60 måneder efter 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, bl.a. pga. den gode mulighed for at fange havørred. Erhvervsfiskeriet i Limfjorden har i de seneste årtier været for nedadgående og er meget begrænset i farvandet omkring Egholm.

9.6.2 Konsekvenser i anlægsfasen

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 Konsekvenser 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 og vandløb, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, er undersøgt i et undersøgelsesområde omkring motorvejen. Derudover er fredskovsarealer og levesteder for beskyttede arter, herunder flagermus, markfirben, padde, odder og birkemus, også undersøgt. Ved feltundersøgelserne er områdernes tilstand vurderet, ligesom der er registreret dyre- og plantearter, herunder invasive, rødlistede og fredede arter. Lokaliteter, hvor Aalborg Kommune har registreret naturforholdene efter 2016, er inddraget i vurderingerne, men er ikke genbesøgt.

De største sammenhængende naturområder findes i Østerådalene, 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 Egholms kyster findes der strandenge, som er værdifulde både inden for undersøgelsesområdet 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, hvor de små naturområder ligger spredt i landskabet.

Alle skove i undersøgelsesområdet har karakter af plantager.

De beskyttede arter er særligt knyttet til eksisterende naturområder omkring Østerådalene, 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 skrubtudse er den mest almindelige paddeart, der er fundet inden for undersøgelsesområdet.

De fleste flagermus er registreret ved de store åer (Østerå og Lindholm Å), ved søerne ved Nørholmsvej 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.

Der er tidligere fundet enkelte spor efter odder på Egholm og omkring Lindholm Å, ligesom odder tidligere er lokaliseret omkring Østerå. Østerådalene er undersøgt for

birkemus, da det er vurderet, at der tidligere kan have været levesteder i området, men arten er ikke fundet.

9.7.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Påvirkning af natur i anlægsfasen 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, f.eks. rigkær, i Østerådal kan konsekvensen ved etablering af motorvejen være væsentlig, da der sker permanent inddragelse af mindre 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. Da der vil blive etableret erstatningsnatur og andre kompenserende tiltag i anlægsfasen, når arealer inddrages permanent, vurderes det, at konsekvensen for de beskyttede bilag IV-arter ikke vil være væsentlig, og dermed at den økologiske funktionalitet for arterne fortsat vil kunne opretholdes. For andre fredede arter og arter på den danske rødliste, som også vil blive tilgodeset ved etablering af nye naturområder, vurderes konsekvenserne som ubetydelig til moderat, da disse arter kan spredes til nye naturområder.

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

9.7.3 Konsekvenser i driftsfasen

En ny motorvej vil udgøre en betydelig barriere for dyrenes spredning i landskabet, herunder også for andre arter end de særligt beskyttede. Der anlægges derfor 28 faunapassager. Faunapassagerne etableres både som våde og tørre passager, og der etableres dalbro over Østerådal, som sikrer en bred passage for dyr, der bruger ådalen som spredningskorridor. I miljøkonsekvensrapportens kapitel 13 Natur på land findes en detaljeret gennemgang af anlægsprojektets faunapassager.

For flagermus vil rydning af levende hegn og anden påvirkning af ledelinjer kunne medføre, at arterne ikke længere spredes effektivt i landskabet på tværs af motorvejens forløb. Da der generelt ikke er stor aktivitet eller betydelige forekomster af flagermus i motorvejstracéet, vurderes det, at etablering af vejen ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for bestandene af flagermus i områderne.

På og ved Egholm er det særligt motorvejens krydsning af dige-gravene på sydsiden af Egholm og Nørredyb, der vil påvirke flagermus. Samlet vurderes det, at konsekvensen for flagermus også her ikke er væsentlig, da flagermusene enten vil flyve over eller under lavbroerne og over tunnelportalen ved digegravene.

De fleste arter 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. 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 afværge for barriereeffekten anlægges faunapassager under motorvejen med tilhørende paddehegn, der leder padderne til passagerne, ligesom der etableres en række nye vandhuller. 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.

Trafikdrab af odder kan undgås ved, at der etableres lysafskærmede faunapassager med faste banketter, hvor motorvejen krydser vandløb, så odderne kan passere langs vandløbene under vejen. Med etablering af faunapassager for oddere ved vandløbene, vurderes vejen ikke at udgøre en væsentlig barriere for odder, og projektet vurderes derfor at have en ikke væsentlig konsekvens for oddernes muligheder for at yngle og raste i områderne.

Der vurderes samlet set for bilag IV-arter, at den økologiske funktionalitet kan opretholdes i driftsfasen.

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

9.7.4 Afværgeforanstaltninger

For at reducere eller kompensere for 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.

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. Det i miljøkonsekvensvurderingen estimerede behov for erstatningsnatur og -skov er angivet i nedenstående tabel. I forbindelse med detailprojekteringen vil arealet blive præciseret.

Erstatningsnaturen bliver, så vidt muligt anlagt, så nye naturområder bliver af samme type, som de områder der inddrages, og så tæt på det oprindelige naturområde 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 det indvundne areal syd for Egholm udlægges som strandeng eller andre naturtyper som erstatning for de naturområder, der inddrages af anlægsprojektet.

	Midlertidigt areal ha/antal	Permanent areal ha/antal	Erstatningsnatur areal ha/antal
§ 3 naturtyper			
Eng	5,9	28,0	56,0
Mose	2,4	7,5	15,0
Overdrev	2,8	6,7	13,4
Strandeng	1,1	1,4	2,8
i alt § 3	12,2	43,6	87,2
Sø	5 stk.	10 stk.	16 stk.*
Fredskov	0,7	1,8	3,6

Tabel 4. Naturtyper.

* Vandhuller etableret til strandtudse i Hasseris Enge vil kunne udgøre erstatningsvandhuller for inddragelse af vandhuller i området, som derfor ikke skal erstattes 1:2.

9.7.5 Afværgeforanstaltninger bilag IV-arter

9.7.5.1 Odder

Hvis det i forbindelse med detailprojekteringsfasen viser sig, at der forekommer yngle- og rastesteder for odder i områder, som det er nødvendigt at inddrage til midlertidige

arbejdsarealer eller permanent til motorvejen, skal der iværksættes tiltag for at reducere påvirkning af arten.

Odder kan få unger hele året rundt og har derfor ikke en defineret yngleperiode, hvor arten er mest sårbar for forstyrrelse. Overvågning af forekomst af odder skal foretages umiddelbart inden opstart af anlægsarbejdet og helst i foråret, hvor vegetationen er lav. Ved det efterfølgende anlægsarbejde vurderes det, at odder vil undgå at yngle på arealerne på grund af forstyrrelser.

Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet som udgangspunkt foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i størst muligt omfang.

9.7.5.2 Flagermus

Forud for anlægsfasen udføres kortlægning af træer og bygninger, som vurderes egnede for flagermus. Formålet er at sikre, at der ikke fældes træer eller nedrives bygninger, hvor der findes raste- eller ynglekolonier. Hule træer og træer med spættehuller er desuden omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen og må kun fældes i en begrænset periode (1. september – 31. oktober).

I forbindelse med nedrivning af huse, hvor der konstateres flagermus, skal der som afværgetiltag anvendes udslusning i samråd med områdets vildtkonsulent. Udslusning af flagermus kan foretages i begyndelsen af maj, inden yngletiden starter, og fra sidst i august til først i september, når ungerne er blevet store nok til at flyve med ud.

Belysning med hvidt lys på vandflader, skov med egnede yngle- og rastetræer samt ved ledelinjer skal desuden undgås i såvel anlægsfasen som driftsfasen.

9.7.5.3 Padder

Nedlæggelse af vandhuller, der er egnede til ynglende padder, kompenseres med vandhuller på egnede placeringer i nærheden af eksisterende paddebestande senest et til to år før, de eksisterende vandhuller nedlægges. Herved har især juvenile padder mulighed for at kolonisere de nye vandhuller, inden de gamle ynglesteder nedlægges. For bilag IV-arter skal kompensationen for et nedlagt vandhul eller yngleområde som minimum være i arealforholdet 1:2 for at sikre tilpas mange, egnede yngle- og rastesteder til at opretholde bestanden.

Erstatningsarealerne vil følge 'best practice' for etablering af ynglesteder for strandtudser og spidssnudet frø i nærheden af vejanlæg, og arealerne skal vedligeholdes, så deres funktionalitet opretholdes.

På Egholm skal vandhuller etableres på hver side af motorvejen, da der er potentielle yngle- og rastesteder for strandtudse på strandengene på begge sider. Det indvundne areal syd for Egholm kan etableres, så der genskabes yngle- og rastesteder for strandtudse.

Ved fire lokaliteter på den østlige side af Egholm, og ved en lokalitet på vestsiden af motorvejen ved landindvindingen på sydsiden af Egholm, skal der enten ske forbedring af eksisterende ynglemuligheder eller etableres vandhuller til strandtudse.

Syd for Limfjorden skal der på hver side af motorvejen etableres i alt 14 nye ynglelokaliteter (nord og syd for Nørholmsvej) for strandtudse i området. Det er planlagt at etablere tre ynglevandhuller 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 nærheden af det omlagte forløb af Svanholmgrøften, som også udgør et potentielt yngle- og rastested for strandtudse.

Etablering af vandhuller for spidssnudet frø skal ske mindst to år før anlægsfasen for at give padderne tid til at finde de nye vandhuller. Vandhullerne skal have flade skråninger med områder med en maksimal hældning på 1:5 og stedvist fladere. Der forudsættes, at der etableres to vandhuller af en størrelse på minimum 600 m².

Dybden af vandhullerne skal være tilstrækkelig til, at udtørring undgås, eller at udtørring tidligst sker midt i juli, når den ny-forvandlede yngel går på land. Randzonen af vandhullerne skal være friholdt for dyrkning, sprøjtning og gødskning, men må gerne afgræsses. Vandhullerne skal desuden placeres lysåbent og være solbeskinne. Yderligere skal de ligge i et område, hvor der maksimalt er 200 m til udyrkede arealer, som er egnede til fødesøgning. Egnede fourageringsarealer kan f.eks. være eng, mose og hede, græsningsfolde, lysåben løvskov, ulejede haver med græsplæner og andre ubefæstede arealer.

Vandhuller specielt til strandtudse kan variere i størrelse fra ganske få m² til større vandsamlinger.

9.7.6 Afværgeforanstaltninger til at mindske motorvejens barrierevirkning

Som en del af projektet er der planlagt etablering af 28 faunapassager, som vil give mulighed for, at dyr på udvalgte steder kan passere motorvejen. Der henvises til tabel 29-5 i miljøkonsekvensrapporten, som viser en oversigt over placeringen af faunapassagerne, typer og hvilke dyr de vil tilgodese.

Det bør undgås, at lys fra motorvejen belyser faunapassagerne bl.a. af hensyn til bilag IV-arter, som flagermus, odder og padder.

Faunapassager skal etableres med tilhørende hegn, herunder også paddehegn ved alle paddepassager. På Egholm etableres permanent paddehegn langs hele motorvejen. Syd for Limfjorden etableres permanent paddehegn både syd og nord for Nørholmsvej, hvor strandtudse hyppigt er registreret.

9.8 Vandkvalitet

9.8.1 Eksisterende forhold

Omkring Egholm er den fremherskende strømretning østgående, og gennemstrømningen med vand fra Nordsøen har stor betydning for Limfjordens saltbalance, næringssaltbalance og fjordens økologiske tilstand i øvrigt. Vandområdet er karakteriseret ved høje koncentrationer af næringsstoffer i vandsøjlen og deraf følgende høje koncentrationer af fytoplankton (planteplankton). Mens dele af Limfjorden årligt rammes af iltsvind, opstår der sjældent lagdeling af vandsøjlen tæt ved Egholm. Der har i perioden 2015-2020 ikke været målt iltsvind i området.

9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen

I forbindelse med gravning i fjordbunden kan sedimentfaner med høje koncentrationer af suspenderet sediment potentielt påvirke lystilgængeligheden for fytoplankton, som kan føre til en reduktion af primærproduktionen. Samtidig kan frigivelsen af næringsstoffer og miljøfremmede stoffer fra sedimentspildet påvirke planteplanktonets vækst og biomasse.

Under anlægsfasen kan sedimentfaner fra gravearbejdet spredes med strømmen alt efter strømretningen. Koncentrationerne af sediment i vandet vil være størst i nærområdet til gravearbejdet. Det er i anlægsprojektet forudsat, at gravearbejdet foregår i vinterperioden (november til marts), og derfor vurderes risikoen for opblomstring af fytoplankton 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 veliltet på grund af lave vandtemperaturer og god opblanding af vandsøjlen.

Sedimentspildet til vandsøjlen vil betyde en forventet frigivelse af næringsstoffer på 3,9 tons kvælstof og 0,25 tons fosfor. Da der er tale om en intern frigivelse, betragtes det ikke som en mertilførsel af næring til vandområdet omkring Egholm. I forbindelse med midlertidige og permanente arealinddragelser til arbejdsområder og selve vejanlægget, vil landbrugsarealet blive reduceret med ca. 195 ha, hvilket estimeres til at føre til en besparelse på ca. 8,7 tons kvælstof, som mere end opvejer den mængde kvælstof, der forventes at blive frigivet fra sedimentet ved spredning i vandsøjlen.

Koncentrationerne af miljøfremmede stoffer i sedimentet, der skal opgraves, er under det nedre aktionsniveau, bortset fra en enkelt prøve, hvor niveauet af TBT fra tidligere tiders bundmaling er mellem det nedre og øvre aktionsniveau. Derfor vurderes frigivelsen af miljøfremmede stoffer fra sedimentet at medføre en begrænset påvirkning af vandkvaliteten.

Udledning af oppumpet grundvand fra grundvandssænkning kan føre til merbidrag af næringsstoffer, som kan påvirke vandkvaliteten i fjorden. Da det er aftalt mellem Vejdirektoratet og Aalborg kommune, at oppumpet grundvand som udgangspunkt vil blive nedsivet på nærliggende terræner, vurderes merbidrag af kvælstof og fosfor fra udledning af grundvand ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i Limfjorden. Påvirkningen fra en potentiel udledning af oppumpet grundvand til Limfjorden vurderes dermed som begrænset.

Samlet set vurderes konsekvensen af sedimentspild og frigivelse af næringsstoffer og miljøfremmede stoffer til vandsøjlen at have en begrænset konsekvens for vandkvaliteten, når udgravning af renden til sænketunnelen foregår fra november til marts.

9.8.3 Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen vil der ske udledning af miljøfremmede stoffer fra vejvand via regnvandsbassiner til vandområde 235. Det kan føre til negative påvirkninger af vandkvaliteten i fjorden.

Udledning af vand fra regnvandsbassinerne vil være permanent og ske til nærområdet til vejanlægget. Intensiteten vurderes at være lav, da vandet hurtigt fortyndes i fjorden. Bassinerne med direkte udløb til Limfjorden (vandområde 235) inklusive bassiner på Egholm vurderes derfor ikke at påvirke vandkvaliteten i vandområdet, da der er tale om en meget begrænset vandmængde.

9.9 Marin bundflora

9.9.1 Eksisterende forhold

Udbredelsen og dækningsgraden af blomsterplanter i fjorden omkring Egholm er undersøgt ved dykning langs udvalgte transekter i henholdsvis 2010 og 2019.

Fra 2010 til 2019 ses en generel fremgang i dækningsgraden af ålegræs. Derudover er der etableret mindre bestande af ålegræs langs strømrunden nordøst for Egholm og på lavt vand nord for Egholm, hvor der tilsyneladende ikke fandtes ålegræs i 2010. Dækningsgraden og udbredelsen af ålegræs er højest på lave vanddybder på 0-3 m langs fjordens hovedløb syd for Egholm. I perioden fra 2010 til 2019 er dybdegrænsen for

ålegræs steget med cirka en meter i undersøgelsesområdet. Havgræsser findes kun i området nord for Egholm på lave vanddybder.

9.9.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Udgravning af renden til sænketunnelen vil medføre et midlertidigt tab af voksesteder for ålegræs. Bundfloraen vurderes at have en høj sårbarhed overfor tabet, og genvækst af ålegræs kan erfaringsmæssigt tage mere end 10 år. Genvæksten hæmmes af en række faktorer f.eks. konkurrence fra andre arter, prædation på planter og frø samt øget bunddynamik, når ålegræsset først er forsvundet. Den samlede konsekvens vurderes dog at være begrænset, da der kun er tale om påvirkning i nærområdet omkring tunnelforløbet, hvor kun en lille del på kun ca. 0,6 ha af det samlede areal med ålegræs i undersøgelsesområdet påvirkes.

Spild af sediment fra udgravning af renden til sænketunnelen vil medføre reduceret gennemtrængning af lys i vandsøjlen, så mindre lys når ned til vegetation på fjordbunden. Hvis påvirkningen er langvarig, vil den kunne hæmme væksten og i sidste ende føre til, at vegetationen dør. Følsomheden overfor lysreduktion hos ålegræs er reduceret i vinterperioden, hvor gravearbejdet finder sted, og en beregning viser, at varigheden af perioder med lysreduktion er begrænset til 14 dage eller derunder alt efter strømretningen. Der vil formentlig ske en reduktion af biomassen hos ålegræs tæt på gravearbejdet. Det vil især være tilfældet, hvor ålegræsset vokser nær sin dybdegrænse, og der er risiko for, at tætheden af ålegræs bliver reduceret i umiddelbar nærhed af gravearbejdet. Den samlede konsekvens vurderes at være moderat, da de påvirkede arealer er små set i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i undersøgelsesområdet.

Bundfloraen kan også blive påvirket af sediment, der aflejres på fjordbunden som følge af sedimentspild ved gravearbejdet. Tykkelsen af aflejret sediment vil være højest i nærområdet omkring tunnelrenden, og en aflejring mere end fem cm per måned kan forekomme i de nærmeste områder. Det samlede areal med ålegræs, hvor der forekommer aflejringer over fem cm per måned, er i ”worst-case” anslået til omtrent 20 - 25 ha. Da de påvirkede arealer overlapper med de arealer, hvor der også forekommer reduceret lysnedtrængning som følge af sediment i vandet, vurderes det, at på de 20 - 25 ha, hvor der sker aflejring af fem cm sediment eller mere per måned, vil ålegræsset sandsynligvis have forhøjet dødelighed. Områderne er dog små i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i undersøgelsesområdet, svarende til ca. 2 % af i alt 1.070 ha. Se endvidere miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 Marin bundflora.

Påvirkning af ålegræs vurderes i tre forskellige konstellationer: 1) Ålegræs som marin plante, der påvirkes væsentligt i nærområdet til linjeføringen, 2) Ålegræs som plante på marine naturtyper i Natura2000-områderne, hvor der pga. afstand og ålegræssets store udbredelse i hele Natura 2000-området, vil være en moderat påvirkning, og 3) Ålegræs

som kvalitetselement i vandplanerne, hvor der også i forhold til hele vandområdet vil være en moderat påvirkning.

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, vurderes påvirkningen dog at være begrænset, da algenes vækst er hæmmet som følge af lysmangel på den tid af året. Konsekvensen for bundfloraen vurderes derfor at være begrænset.

9.9.3 Konsekvenser i driftsfasen

Anlægsprojektet medfører en permanent inddragelse af fjordbund og kystnære voksesteder for bundflora. Inddragelsen omfatter fortrinsvist lavvandet sandbund og det indvundne område syd for Egholm, og har ingen eller kun begrænset forekomst af ålegræs ifølge 2010 og 2019 kortlægningerne. Den overordnede konsekvens ved permanent tab af habitat for bundflora vurderes derfor at være begrænset.

Ved udgravning af renden til sænketunnelen inddrages en del af fjordbunden midlertidigt. Efter nedsænkning af tunnelelementerne vil der blive udlagt et ca. 1 m 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 i Nørredyb vil også danne grobund for alger. Konsekvensen vurderes at være positiv ved såvel tunnel og lavbro.

9.10 Marin bundfauna

9.10.1 Eksisterende forhold

På grund af de lokale strømforhold og god opblanding af vandmasserne, findes der omkring Egholm en arts- og individrig bestand af dyr på fjordbunden (bundfauna) sammenlignet med Limfjorden generelt. 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 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

sandmusling og børsteorm er fundet på næsten alle de undersøgte lokaliteter i både 2010 og 2019.

9.10.2 Konsekvenser i anlægsfasen

Udgravning af renden til sænketunnelen medfører et midlertidigt tab af levesteder. Bestanden af bunddyr vurderes dog at være genetableret inden for 1-3 år efter anlægsaktiviteternes ophør, da der er tale om en sandbund og blødbund, hvor bundforholdene er dynamiske. Arealerne, der inddrages, er relative små i forhold til det samlede areal af levesteder i undersøgelsesområdet, og den samlede konsekvens vurderes at være moderat.

Ved spild fra gravning i fjordbunden, kan et øget indhold af fine partikler (sediment) særligt påvirke bunddyr, der filtrerer fødepartikler. Det vil især være i forbindelse med opgravning til tunnelen, at bunddyr kan blive påvirket. Modellering af sedimentspildet viser, at varigheden af en overskridelse af 50 mg/l i vandet vil være under 10 dage og generelt 2-4 dage kortere, end når der er kraftig strøm. Da bunddyrene er tilpasset korte perioder med forhøjet sedimentkoncentration, vurderes den samlede konsekvens for bundfaunaen at være begrænset.

Bunddyrene kan også blive begravet af sediment, der spildes og spredes under gravearbejdet til tunnelen. Blåmuslingen er den mest sårbare art i området, da den ikke tåler aflejringer på mere end 1-2 cm i tykkelse. Resultatet af beregninger viser, at aflejring af sediment, uanset strømforhold, fortrinsvist sker tæt på selve gravearbejdet. Det har også betydning, hvor der graves, da aflejringen sker tættere på gravearbejdet på lavt vand, end når der graves på dybt vand. Der vil kunne forekomme aflejringstykkelser på op til 15 cm per måned nogle få hundrede meter fra tunnelforløbet. I 1-2 kilometers afstand vil der kunne forekomme aflejringer på op til fem cm per måned, og på større afstande er aflejringerne på mindre end to cm per måned.

Da dækningsgraden af blåmuslinger er relativt lav i nærområdet, vurderes bestanden af blåmuslinger kun at blive påvirket i ubetydelig grad. Den øvrige bundfauna i området omkring tunnelen er tilpasset et dynamisk miljø og vil relativt hurtigt gen-indvandre fra naboområder inden for 1-3 år. Den samlede konsekvens for bundfaunaen som følge af aflejring af sediment på fjordbunden vurderes derfor at være moderat.

Påvirkningen som følge af frigivelse af miljøfremmede stoffer vurderes at være lille, da der kun er konstateret let forhøjede koncentrationer af miljøfremmede stoffer i form af TBT i en enkelt prøve fra området. Konsekvensen ved frigivelse af miljøfremmede stoffer vurderes derfor at være begrænset, og der vurderes ikke at opstå væsentlige effekter videre i fødekæden.

9.10.3 Konsekvenser i driftsfasen

Anlægsprojektet medfører en permanent inddragelse af fjordbund og kystnære levesteder for bunddyr. Landindvindingen syd for Egholm påvirker kun mindre områder med lav dækningsgrad af blåmuslinger, og i Nørredyb inddrages kun mindre arealer til bropiller. Den samlede konsekvens for bundfaunaen vurderes derfor at være begrænset.

Landindvindingen syd for Egholm og broen over Nørredyb vil medføre ændringer i strømforhold lokalt. Dette kan betyde ændringer i bundforhold, hvilket igen kan medføre ændringer i bunddyrssammensætningen. Området er levested for bunddyrsarter, der er tilpasset et dynamisk miljø med varierende bundforhold, og der ikke er fundet særligt sårbare eller truede arter. Den samlede konsekvens vurderes at være begrænset.

Over tunnelen og omkring bropillerne placeres et beskyttende stenlag, der vil blive levested for fastsiddende bunddyr, der normalt er tilknyttet stenrev, f.eks. 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.

9.11 Fisk

9.11.1 Eksisterende forhold

Der er i Limfjorden fiskearter tilknyttet både salt- og brakvand, og hvis forekomst er kortlagt i flere undersøgelser af fiskefaunaen. 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 lavvandsarter (f.eks. kutlinger, ulk og ålekvabbe). De skal ses som indikatorarter for den øvrige fiskefauna, idet der er udvalgt 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 for at gyde i Nibe og Gjølbredninger i februar til maj. Stavsild gyder muligvis i Ry Å i maj-juni. I samme måneder gyder hornfisk i ålegræsbelterne. I perioden februar til maj trækker stenbider fra Kattegat for at gyde i vegetationsbæltet i blandt andet Nibe og Gjølbredninger.

Der findes en stor bestand af havørred i Limfjorden, som især skyldes de mange udsætninger af fisk i vandløb. Om efteråret vandrer kønsmodne ørreder fra Kattegat gennem Limfjorden til gydepladserne i vandløbene vest for Aalborg, herunder Ry Å,

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, dog primært i april-maj måned. Derudover forekommer to truede (rødlistede) fiskearter, tyklæbet multe og ål, i nærheden af anlægsprojektet i Limfjorden.

9.11.2 Konsekvenser i anlægsfasen

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

Udgravningen til tunnelen medfører et sedimentspild, der kan lede til undvigeadfærd og barriereeffekter hos de mest følsomme fiskearter. Da der ikke er fundet vigtige gydeområder for kommercielt vigtige fiskearter i området, vurderes påvirkninger af fiskeæg og larver ikke nærmere.

Varigheden af en overskridelse af 10 mg/l sediment i vandet kan påvirke vandrende sild. En beregning, viser, at det kun er i en del af Limfjorden syd for Egholm, at varigheden vil overskride 10 dage i en worst-case situation, hvor der graves i den dybe del af fjorden med begrænset strøm udover tidevandsstrøm. Da sildene vandrer og gyder i bølger over en længere periode i februar til maj, vil den sene gydning efter marts ikke blive påvirket, da gravearbejdet foregår i vintermånederne. Påvirkningen er desuden begrænset til to vintersæsoner og påvirker derfor ikke alle gydeårgange af sild. Konsekvensen vurderes på den baggrund at være moderat.

For stavsild, torsk, havørred, hornfisk og tyklæbet multe vurderes der først at ske en påvirkning, hvis mængden af sediment i vandet når over 50-100 mg/l. Varigheden af en overskridelse af 50 mg/l begrænser sig til 10 dage i løbet af en måned i en worst-case situation, hvor der graves på dybt vand uden strøm. Påvirkningen ligger i vinterperioden og uden for vandringstider hos stavsild, hornfisk og tyklæbet multe. Havørrederne vil i stort omfang være vandret op i vandløbene i vinterperioden. Den samlede konsekvens for fiskearterne vurderes dermed samlet set at være ubetydelig til 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 et worst-case scenario regnet på støjniveauer fra nedramning. Det planlægges som nævnt, at spunsning sker ved nedvibrering, hvilket støjer væsentligt mindre. På baggrund af støjberegningen for nedramning af spuns og pæle, vurderes der ikke at være risiko for permanent høreskade hos fiskene, ligesom midlertidig høreskade kun vil forekomme, hvis

fiskene opholder sig i længere tid lige omkring kilden. I realiteten vil fiskene søge væk. Det forventes, at fiskene vil søge væk inden for en afstand på op til 500 – 1.000 meter fra nedramning og nogle få hundrede meter fra anlægsarbejdet.

Støjen vurderes ikke at være kraftig nok til at udgøre en barriere for fisk på tværs af fjorden. Der må ikke nedbringes spuns eller pæle på nord- og sydsiden af Egholm samtidigt, så der vil altid være en åben vandringsvej for fiskene. Konsekvensen af undervandsstøj vurderes på den baggrund at være begrænset.

9.11.3 Konsekvenser i driftsfasen

Anlægsprojektet 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 af sten ligger under fjordbundens niveau, vil renden langsomt fyldes op med materiale, der føres med strømmen over en længere tidsperiode. Fjordbunden forventes derfor at retablere sig til de eksisterende forhold. Bropillerne i Nørredyb vil 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.

9.12 Marine pattedyr

9.12.1 Eksisterende forhold

I Limfjorden forekommer spættet sæl og marsvin. Den nærmeste koloni og yngleplads for spættet sæl ligger mere end 14 km fra undersøgelsesområdet. Sælerne søger i perioder ud i Kattegat for at jage. Marsvin er kun observeret sporadisk omkring Egholm og ses i Limfjorden hovedsageligt i Nisum 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.

9.12.2 Konsekvenser i anlægsfasen

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, og sandsynligheden for at dyrene vil opholde sig tæt på støjende anlægsarbejde og få midlertidigt eller permanent høretab er derfor meget lille, hvorfor der heller ikke vurderes at være behov for afværgetiltag. Støjniveauet fra nedvibrering af spuns og betonpæle vil betyde, at sæler og marsvin vil undvige anlægsarbejdet i 750 til 950 meters afstand. For marsvin kan der opstå korte perioder under anlægsarbejdet, hvor støjen er høj nok til at kunne skabe en barriere på tværs af

Limfjorden enten syd for Egholm eller i Nørredyb, hvilket kan afholde dyrene fra at svømme forbi øen. Arbejdet vil dog ikke foregå samtidigt på nord- og sydsiden af Egholm, hvilket betyder, at der altid vil være en åben passage for marsvin og sæler.

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 bliver skræmt væk fra de nærmeste områder omkring anlægsarbejdet, mens der nedvibreres spuns og pæle. På baggrund af ovenstående vurderes konsekvensen af undervandsstøj i anlægsfasen at være begrænset.

Forstyrrelser fra skibe og pramme vil forekomme i de perioder af anlægsfasen, hvor der er transport af sænketunnelelement samt af opgravet sediment. Der vil desuden være fartøjer i Nørredyb, mens lavbroen 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 som følge af fartøjer 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 fortsæt 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, da marsvin kun forekommer sjældent. Da marsvin heller ikke vurderes at blive skadet af undervandsstøj i forbindelse med anlægsarbejdet, vurderes det derfor, at bestanden af marsvin ikke påvirkes.

9.12.3 Konsekvenser i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkninger af marine pattedyr i driftsfasen, da dyrene erfaringsmæssigt ikke forstyrres af trafik. Der er heller ikke data, der peger på, at broer udgør en barriere for de marine pattedyr. Konsekvensen for dyrene er derfor ubetydelig.

9.12.4 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.

Nedvibrering af stål pæle i Nørredyb vil blive koordineret med anlægsarbejdet omkring tunnelen, så der ikke gennemføres støjende anlægsarbejde samtidigt på begge sider af

Egholm. Da der ikke i øvrigt forekommer væsentlige påvirkninger, vurderes der ikke at være behov for yderligere afværgeforanstaltninger.

9.13 Fugle

9.13.1 Eksisterende forhold

I områderne langs anlægsprojektet forekommer der, udover mere almindelige fuglearter, flere truede arter (rødlistevurderede). Flere arter yngler forskellige steder i undersøgelsesområdet, mens andre optræder som regelmæssigt tilbagevende 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 af projektet, er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 1 og bilag 2.

9.13.2 Konsekvenser i anlægsfasen

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

Desuden kan der ske en ændring af fuglenes fødegrundlag (tab eller forringelse af fødesøgnings-områder) som følge af spredning af sediment til fødesøgningsområder fra graveaktivitet i fjorden.

Det vurderes 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 selve anlægsarbejdet. Konsekvensen vil afhænge af den enkelte art, idet det forventes, at visse fugle vil vænne sig til anlægsarbejdet og derfor opholde sig tættere på. Navnlig ynglefugle som vadefugle, f.eks. 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 er i området ved anlægsprojektet i vinterhalvåret, hvor gravearbejdet til tunnelen gennemføres over to vintersæsoner. Mange af vandfuglene er altovervejende planteædende og i nogen grad tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandet som følge af tidevand samt strøm- og vindforhold. Det forventes derfor, at konsekvensen af påvirkningen af sedimentspild vil 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 omkring tunnelen, dvs. indtil ca. en km omkring linjeføringen, og forventes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Påvirkningen er længerevarende, dvs. flere år udover anlægsfasen, fordi ålegræs ikke gendannes særligt hurtigt, men ved lokal udbredelse. Da der er nærliggende fourageringsmuligheder, vurderes konsekvensen for fuglene at være begrænset.

9.13.3 Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen kan fugle fortrænges som følge af trafikstøj og visuelle forstyrrelse. Derudover vil en ny lavbro over Nørredyb kunne udgøre en barriereeffekt for fugle og en risiko for kollision.

Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet forventes både ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller søger føde i området, at være nødt til at søge til andre egnede lokaliteter. Derfor vil konsekvenserne i driftsfasen over Egholm være moderat til væsentlig.

På de øvrige strækninger på land, hvor der er tale om mere almindelige arter, vurderes det, at fuglene allerede i anlægsfasen er påvirket/fortrængt fra området, hvorfor konsekvensen i driftsfasen forventes at være ubetydelig til begrænset.

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

Lavbroen over Nørredyb forventes ikke at have konsekvenser for rastende og fouragerende vandfugle, idet vandfugle erfaringsmæssigt vænner sig til broens fysiske tilstedeværelse og til trafikken. Vandfugle vil derfor ikke reagere visuelt på trafikken på broen eller opfatte forstyrrelsen og støjen herfra som en trussel.

Med hensyn til lavbroens barrierevirkning og risiko for kollision vurderes det, at konsekvensen vil være ubetydelig, hvilket hænger sammen med, at broen er udformet uden skråstag og visuelt fremstår ret massiv. Vandfuglene har mulighed for at svømme under broen, og synligheden betyder, at fuglene bedre kan navigere i forhold til denne.

Den generelle kollisionsrisiko vurderes som udgangspunkt at være lav for vandfuglen, da langt de fleste fugle i området kan undvige broen. 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 forventes vandfuglene at vænne sig til forholdene. Risiko for kollision vurderes derfor ubetydelig.

Som følge af gravearbejdet, forventes udbredelsen af ålegræs og anden vegetation i nærområdet omkring tunnelen at være reduceret langt ind i driftsfasen. Vandfugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr i vegetationen, kan ikke fouragere i dette område. Derudover vil der lokalt være en ændring af muligt fødegrundlag efter anlæg af sænketunnelen. Da tunnelen tildækkes med et tykt lag sten kan der med tiden etableres makroalger, der normalt er tilknyttet stenrev, og f.eks. blåmuslinger og snegle. Tilsvarende udvikling kan forventes på bropillerne til lavbroen. Denne udvikling er dog kun til gavn for arter som hvinand og troldand, der er observeret i mindre antal. Fordi det er muligt at finde andre egnede fourageringsområder i Limfjorden, vurderes konsekvensen af det ændrede fødegrundlag for flertallet af fugle derfor at være begrænset. For enkelte arter vil ændringen af substrat og bund over tunnelen have en positiv konsekvens.

9.13.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal tages hensyn til ynglende isfugl i Østerå ved krydsningen af E45, jf. miljøkonsekvensrapportens figur 29-4, 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 anbefales etableret i det indvundne område 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.

9.14 Natura 2000

Anlægsprojektet krydser Limfjorden, hvor der er flere Natura 2000-områder med marine naturtyper og marint tilknyttede arter. Tættest ved anlægsprojektet ligger N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, der er udpeget på baggrund af såvel

terrestriske som marine naturtyper og arter. Derudover er der to Natura 2000-områder på land inden for ca. seks kilometers afstand fra undersøgelsesområdet.

Ud fra en betragtning om, at sedimentspild, undervandsstøj og ændringer i strømforhold er de potentielt største miljøpåvirkninger af Natura 2000-områder med marine naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget, er der gennemført en væsentlighedsvurdering for N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal. De øvrige Natura 2000-områder vurderes at ligge for langt væk fra anlægsprojektet til, at marine naturtyper og arter bliver påvirket.

Anlægsprojektet berører ikke direkte Natura 2000-område N15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, der ligger ca. 900 meter fra anlægsområdet. I væsentlighedsvurderingen har der derfor været særlig fokus på påvirkninger fra anlægsarbejdet med etablering af sænketunnelen syd for Egholm og lavbroen nord for Egholm.

9.14.1 Marine naturtyper

Gravearbejdet foregår i vinterperioden uden for vækstsæsonen for fytoplankton og ålegræs. Det vurderes derfor, at der ikke vil forekomme en væsentlig påvirkning af de marine naturtyper som følge af sedimentspild og suspenderet sediment i vandet. Bundfaunaen vurderes ikke at blive væsentligt påvirket af forøgede koncentrationer af sediment i vandsøjlen, da arterne naturligt er tilpassede dette. Sedimentaflejringer på fjordbunden inden for N15 overstiger ikke fem cm per måned og vurderes derfor ikke at påvirke flora og fauna væsentligt. Samlet set vurderes anlæg af tunnel og lavbro dermed ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af de marine naturtyper sandbanke, vadeblade og bugt.

Der er ikke fundet forekomst af biogene rev i forbindelse med de marine feltundersøgelser i de områder, hvor naturtypen er udpeget, og derfor vurderes påvirkning fra sediment i vandsøjlen eller sedimentation ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af naturtypen i Natura 2000-område N15.

9.14.2 Odder

Der kan potentielt ske en påvirkning af odder ved forstyrrelser på land som følge af anlægsarbejde og som følge af vejanlæggets barriereeffekt. Da odder typisk er aktiv om natten, vurderes forstyrrelsen fra anlægsarbejde i dagtimerne ikke at udgøre en væsentlig påvirkning.

Der etableres faunapassager for odder i forbindelse med motorvejens krydsninger af vandløb, og dermed mindskes vejens barriereeffekt. Herudover vil odder kunne færdes langs med kysten på Egholm. Samtidig vil risikoen for påkørsel af odder være lille på

grund af de planlagte faunapassager, og vejen vurderes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning af odder i driftsfasen.

9.14.3 Spættet sæl

Spættet sæl kan blive påvirket af undervandsstøj ved etablering af tunnel og lavbro. Det vurderes dog, at påvirkningen fra undervandsstøj kun midlertidigt vil kunne påvirke sælerne, og undervandsstøj vurderes dermed ikke at udgøre en væsentlig påvirkning. Endvidere vurderes anlægsarbejdet ikke at udgøre en barriere for sælernes vandring mellem Kattegat, Natura 2000-området og de indre dele af Limfjorden.

9.14.4 Fisk

For fiskearterne hav- og flodlampret vurderes det, at forhøjet sedimentspild og suspenderet sediment i vandsøjlen i vandsøjlen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning, da arterne er tilpasset et liv nedgravet i sediment i deres juvenile stadie og finder frem til vandløb ved hjælp af feromoner. Forhøjet sediment i vandsøjlen i forbindelse med anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at påvirke lampretternes vandring gennem fjorden og til gydevandløbene væsentligt.

9.14.5 Naturtyper på land

Den potentielle påvirkning af terrestriske naturtyper vedrører merbidrag af kvælstof. Den ekstra kvælstofafsætning, der er relateret til etablering af anlægsprojektet, er vurderet til maksimalt 64 g N/ha/år, hvilket vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning af strandeng og egeblandingsskov, som er udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Der er ikke foretaget vurdering af merbidraget af kvælstof i anlægsfasen, da bidraget vurderes at være midlertidigt og ubetydeligt for naturtypernes tilstand.

9.14.6 Fugle

De nærmeste levesteder i Natura 2000-område for ynglefugle ligger ca. 1.100 m fra lavbro og sænketunnel, og alle øvrige levesteder ligger mindst i samme afstand fra anlægsprojektet. Grundet afstanden vurderes ingen af områdets udpegede ynglefugle at blive påvirket af projektet i hverken anlægs- eller driftsfase. For trækfuglenes vedkommende gælder det tilsvarende, at de vil kunne opholde sig på deres raste- og fourageringslokaliteter inden for Natura 2000-området, og at afstanden til anlægsprojektet gør, at der ikke vil være forstyrrelse/støj herfra, som vil kunne udløse fortrængning i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Kollisionsrisikoen med broen vurderes som udgangspunkt at være lav for fuglene, da langt de fleste fugle i området kan undvige broen som følge af dens udformning. Flertallet af udpegningsgrundlagets fugle omfatter arter som gæs, ænder og vadefugle, der har høj undvigerespons. Det vurderes, at det er sandsynligt, at der kan forekomme enkelte

hændelser med kollisioner for især knopsvane og evt. blishøne, men ikke af et omfang, der påvirker bestanden.

Udpegningsgrundlagets trækfuglearter er til stede i området i vintermånederne, hvor udgravningsaktiviteterne foregår. Fuglene er tilvænnet en naturligt forekommende suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm- og vindforhold. Desuden er der ingen trussel for disse fugles fortsatte forekomst i området, idet der er tilstrækkeligt med fødemuligheder indenfor Natura 2000-området, bl.a. for planteædende arter som lysbuget knortegås, knopsvane, pibeand mv. Sammen med det forhold at anlægsaktiviteterne sker ca. 900 meter fra Natura 2000-området, medvirker til, at sedimentspild ikke forventes at have nogen væsentlig konsekvens for fuglenes fødegrundlag og mulighederne for at søge føde inden for Natura 2000-området. Det skal bemærkes, at ingen ynglefugle vil blive påvirket af sedimentspildet, der udelukkende vil forekomme i vinterperioden.

9.14.7 Samlet vurdering for Natura 2000-området N15

Med den gennemførte væsentlighedsvurdering vurderes påvirkningerne fra anlægs- og driftsfasen samlet set ikke at udgøre en væsentlig påvirkning med risiko for skade af naturtyper, arter og fugle på udpegningsgrundlaget. Det vurderes, at hverken anlægs- eller driftsfasen vil forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for naturtyper, arter og fugle på udpegningsgrundlaget for N15.

9.15 Overfladevand

9.15.1 Eksisterende forhold

I undersøgelsesområdet omkring anlægsprojektet ligger fire søer, der er målsat i basisanalysen for 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 begge er i god økologisk tilstand. Miljømålet for søerne er god økologisk og kemisk tilstand.

Der ligger desuden tre målsatte vandløb i undersøgelsesområdet. Syd for Limfjorden ligger Østerå og Hasseris Å, som på de påvirkede strækninger er i ringe til moderat økologisk tilstand. Nord for Limfjorden ligger Lindholm Å, som er i ringe økologisk tilstand. Den kemiske tilstand i de målsatte vandområder i Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å er ukendt.

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.

9.15.2 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen 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 miljøfremmede 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. Det forudsættes dog, at det oppumpede grundvand kan nedsives på nærliggende arealer, og derfor vurderes konsekvensen for målsatte vandområder at være begrænset.

Østerå, Hasseris Å og Lindholm Å skal alle omlægges i forbindelse med etableringen af vejanlægget. Indsatsprogrammer i forhold til opnåelse af god økologisk tilstand i vandløbene er bl.a. genslyngning af vandløb og udlægning af groft materiale på vandløbsbunden, og derfor vurderes konsekvensen af omlægning at være begrænset, da omlægningerne etableres, så vandløbene får et 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 m, hvilket som tommelfingerregel anses som en spærring for smådyr og fisk. Som afværgetiltag etableres faunapassager i forbindelse med underføringerne, som bl.a. omfatter, at vandløbsbunden føres ubrudt igennem, og at der udlægges 50 m 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 den ca. 46 meter lange underføring. Derfor vurderes det, at underføringen ikke vil betegnes som en spærring for passage af smådyr og fisk i vandløbet, selv om den overstiger 20 m. 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 underføringerernes påvirkning af vandløbenes tilstand.

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

Ved etableringen af tunnel og lavbro ved Egholm, kan gravearbejde i fjorden påvirke vandområdet ved spredning af sediment i vandsøjlen, sedimentation på fjordbunden og ved tab af levesteder for dyr og planter. Den vigtigste påvirkning sker dog ved sedimentation fra gravearbejdet, der kan påvirke op til 25 ha med ålegræs i nærområdet omkring tunnelforløbet, hvilket svarer til 0,3 - 0,5 % af ålegræsbedene i vandområde 235. Konsekvensen heraf vurderes at være moderat, mens påvirkningerne på fytoplankton og bundfauna vurderes at være begrænset.

Påvirkningen fra potentiel frigivelse af miljøfremmede stoffer fra sedimentspild vurderes at have en begrænset påvirkning af den kemiske tilstand i vandområdet.

Samlet set vurderes anlægsfasen ikke at føre til en påvirkning, som forhindrer vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak i at opnå god miljøtilstand.

9.15.3 Konsekvenser i driftsfasen

Når motorvejen er taget i brug, vil udledning af vejvand fra regnvandsbassiner kunne påvirke vandføringen i vandløbene, ligesom udledning af miljøfremmede stoffer kan påvirke vandkvaliteten i både vandløb og i vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak. Målsatte søer vil ikke blive påvirket i driftsfasen, da de ikke modtager vand fra regnvandsbassiner.

Da den samlede udledning fra regnvandsbassiner til Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å kun udgør en relativt begrænset del af vandføringen i vandløbene, vurderes konsekvensen af udledning af vejvand til målsatte vandløb at være moderat. Samlet set vurderes motorvejen derfor heller ikke at medføre påvirkninger i en grad, som kan forhindre målopfyldelse for de målsatte vandløb Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å.

Udledningen fra regnvandsbassiner direkte til vandområde 235 vil hurtigt opblandes og fortyndes og vurderes derfor at have en begrænset konsekvens for områdets kemiske tilstand.

Samlet set vurderes driftsfasen ikke at føre til påvirkninger, som forhindrer vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak i at opnå god miljøtilstand.

9.15.4 Afværgeforanstaltninger

9.15.4.1 Regnvandsbassiner

Det planlægges at etablere regnvandsbassinerne tidligt i anlægsfasen, og hvor det ikke er muligt, etableres midlertidige bassiner til beskyttelse af vandområderne under den følsomme periode, hvor overjorden er blottet og udsat for erosion.

Regnvandsbassinerne med udledning til recipient i områder med særlige drikkevandsinteresser, nitratfølsomme indvindingsoplande og indvindingsområder for Drastrup og Lindholm vandværker, etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder skal etableres med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune.

9.15.4.2 Vandløb

Det planlægges at omlægge vandløb, hvor det er nødvendigt for anlægsprojektets gennemførelse. Vandløbene sikres herved kontinuerede forløb med fri passage for fauna og stabile brinker op- og nedstrøms. Omlægningerne afklares i detailprojekteringsfasen i samarbejde med Aalborg Kommune, der er vandløbsmyndighed.

Forlægning af Østerå mod vest skal ske på en måde, som sikrer et naturligt og fysisk varieret vandløb. Der udgraves et dalstrøg, hvorved det undgås, at vandløbet bliver meget dybtliggende med høje skrånninger.

Underføringer af vandløb placeres, så længden af underføringerne bliver mindst mulig. Forlægningen af Hasseris Å bør ske, så vandløbet kun skal krydse Nørholmsvej og ikke af til- og frakørselsramper.

Underføringer af vandløb skal følge bedste praksis i forhold til begrænsning af spærreeffekter. Den naturlige vandløbsbund skal føres ubrudt gennem underføringen uden niveauspring /styrt mv., og faldet i vandløbet skal i underføringen svare til faldet uden for. Der er må hverken etableres knæk på underføringen eller indsættes riste i vandløbet i forbindelse med underføringen. Der udlægges 50 meter gydegrus på hver side af underføringen ved målsatte vandløb.

9.15.4.3 Grundvandssænkninger

Hvis nedsivning på omkringliggende arealer ikke er mulig, skal der som afværgetiltag gennemføres hydrauliske beregninger i forbindelse med udledning fra større grundvandssænkninger til recipient.

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.

9.15.4.4 Spild

Entreprenøren skal udarbejde og følge en beredskabsplan, f.eks. i tilfælde af spildhændelse mv.

9.16 Luft og klima

Anlægsprojektets påvirkning af luftens kvalitet og det globale klima ved henholdsvis støvgener og udledning af CO₂ er vurderet i forhold til den nuværende situation. I anlægsfasen sammenlignes udledningen af CO₂ ved etablering og fremstilling af materialer til anlægsprojektet desuden med den samlede udledning fra vejtransport i Danmark.

9.16.1 Konsekvenser i anlægsfasen

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 CO₂ i anlægsfasen er helt overvejende knyttet til produktion af de materialer, der anvendes til anlægsprojektet. Der er derfor tale om midlertidige CO₂-udledninger, der kun vil forekomme i forbindelse med anlæg af motorvejen, og som i størrelsesorden svarer til 2,1 % af de totale nationale CO₂-udledninger fra vejtrafik i 2018. 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 Konsekvenser i driftsfasen

Beregninger fra Vejdirektoratet viser, at anlæg af 3. Limfjordsforbindelse vil medføre en forøgelse i årlig udledning af NO_x og partikler fra trafikken på 0,14 % sammenholdt med vejtrafikkens udledning i 2018. 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 CO₂ fra vejtransport i Danmark som følge af etablering af 3. Limfjordsforbindelse, svarer til 0,14 % i 2030 sammenholdt med vejtrafikkens udledning i 2018. En årlig stigning på 0,14 % i udledningen af CO₂ fra det nye motorvejsanlæg, vurderes at have en begrænset konsekvens for det globale klima.

Det forventes, at udledning af CO₂ fra vejtrafik vil blive reduceret væsentligt de kommende årtier, da en stor del af bilparken vil blive udskiftet med elbiler og opladningshybrider, og at udledningen fra benzin- og dieslbiler reduceres på grund af nye krav til motorer.

9.16.3 Afværgeforanstaltninger

Generelt søges CO₂-udledning minimeret både i anlægs- og i driftsfasen. Klimakrav til et anlægsprojekt vil blive defineret i udbudsproces i samarbejde med entreprenørmarkedet. Her skal det bl.a. sikres, at projektet opfylder gældende lovgivning samt den nyeste viden og teknologi med henblik på at få et så klimavenligt et projekt som muligt.

Vejdirektoratet deltager i flere initiativer om grøn og bæredygtig beton, hvor der i samarbejde med entreprenørmarkedet arbejdes ihærdigt på at nedbringe klimaaftrykket fra produktionen af beton. Vejdirektoratet arbejder også med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsfasen via krav i udbud og kontrakter, hvilket også vil blive indarbejdet i de kommende udbud.

9.17 Geologi og grundvand

9.17.1 Eksisterende forhold

Motorvejen 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 Hobrevej. 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 nedsivende miljøfremmede stoffer, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort.

9.17.2 Påvirkninger i anlægsfasen

Påvirkning af grundvand forventes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt i korte perioder i forbindelse med anlægsarbejdet.

Ved selve oppumpningen af grundvand er der risiko for at påvirke grundvandsressourcens kvantitet og kvalitet, men konsekvensen heraf vurderes dog at være moderat.

Der kan være risiko for, at eksisterende forureninger af grundvandet kan spredes f.eks. ved øget nedsivning eller spredning pga. øget eller ændret strømning. Påvirkningen vil afhænge af, hvor let forureningen spredes som resultat af afstanden til grundvandssænkningen og de geologiske lag. På nuværende tidspunkt er det ikke afklaret, om der er findes grundvandsforureninger, der kan spredes. Hvis det er tilfældet, vil der blive iværksat afværgetiltag, og samlet set vurderes konsekvensen dermed at være begrænset.

Når det oppumpede grundvand skal bortskaffes, vil vandet enten blive re-infiltreret med pumper eller gradvist afledt på terræn, så der ikke sker direkte udledning til vandområder. Konsekvensen for vandområder ved oppumpning og afledning af grundvand vurderes derfor at være begrænset.

Risiko for sætningsskader på bygninger som følge af grundvandssænkning vurderes at være begrænset til nærområdet, da grundvandssænkningens omfang ikke forventes at være omfattende. Samlet set vurderes konsekvensen i forhold til sætningsskader derfor at være begrænset.

9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen

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 miljøfremmede stoffer, metaller og salte, der kan forurene grundvandet. Derfor opsamles vandet i sårbare områder i et lukket og tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til nedsivning udenfor de sårbare områder eller til regnvandsbassiner hvorfra det udledes til recipienter. Uden for de sårbare områder nedsives eller udledes til vandområder i overensstemmelse med de vilkår, der stilles i nedsivnings- og udledningstilladelser efter den gældende lovgivning. Konsekvensen ved nedsivning 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 miljøfremmede 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.

9.17.4 Afværgenforanstaltninger

Alt vand fra motorvejens befæstede areal ledes til vejens afvandingssystem og videre til regnvandsbassiner.

I områder med særlige drikkevandsinteresser, sårbart grundvand og indvindingsoplande kantopsamles vejvandet og ledes i et tæt lukket system frem til regnvandsbassiner med tæt bund. Desuden etableres tæt midterrabat. Fra bassinerne udledes vandet med en forsinkelse, der svarer til naturlig afstrømning, til recipient.

Store dele af motorvejen etableres i områder med særlige drikkevandsinteresser, hvor afvandingsløsningerne skal aftales med Aalborg Kommune i forbindelse med den efterfølgende detailprojektering.

Alle afløb fra regnvandsbassiner etableres med olieudskillerfunktion (dykket afløb) og afspærringsspjæld i tilfælde af uheld med spild af olie eller andre giftstoffer. Afløb fra bassiner reguleres med en drosselledning.

Alle bassiner i områder med særlige drikkevandsinteresser og/eller følsomt grundvand udføres med tæt bund og sider for at opretholde et permanent vandspejl. Der tilstræbes en vanddybde på en meter fra bund til permanent vandspejl samt mellem 0,5- 1,0 m fra permanent til maksimalt vandspejl. Der kan være specielle krav til tætningen. Under detailprojekteringen skal det tilstræbes, at bassinerne placeres med bunden over grundvandsspejl for at undgå, at bassinerne skal opdriftssikres.

Bassiner med afløb til recipient udføres med nødoverløb. Der skal som udgangspunkt være frit udløb til recipienten.

I forbindelse med grundvandssænkninger skal det oppumpede grundvand ved afledning, udledning eller re-infiltration opfylde de gældende lov- og myndighedskrav. Aalborg Kommune er myndighed i forbindelse med tilladelse til f.eks. udledning, re-infiltration eller evt. tilslutning til det offentlige spildevandssystem.

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 f.eks. 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 Konsekvenser i anlægsfasen

Det opgjorte forbrug af råstoffer i anlægsfasen vurderes isoleret set ikke at være problematisk ud fra et regionalt og nationalt synspunkt. Samtidig forventes det, at projektjord kan anvendes andre steder i vejanlægget, hvilket vil reducere mængden af jord, der skal indhentes til projektet. Det vurderes, at konsekvensen for tilgængeligheden til råstoffer og jord, som følge af det forventede forbrug, vil være begrænset.

Der vil blive produceret affald i anlægsfasen. 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 Konsekvenser 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 i alt registreret 52 arealer i nærheden af motorvejen, som vurderes at kunne være forurenede eller potentielt forurenede. De 51 arealer ligger inden for 200 meters afstand af anlægsprojektet. De 52 arealer omfatter tidligere anlægs- og oplagsområder, moser, opfyldte vandhuller, forureningskortlagte og områdeklassificerede arealer, samt anden arealanvendelse.

Ud over de kortlagte forureninger er der flere opfyldte områder, hvor der er en forventning om, at der kan forekomme forurenede jord. Det gælder blandt andet tidligere anlægs- og oplagsområder fra etableringen af E45 Nordjyske Motorvej og E39 Hirtshalsmotorvejen. Derudover kan tre mosearealer, 27 vandhuller, arealer med eksisterende eller tidligere jernbane samt et område, hvor der har været hangarlignende bygninger, potentielt set være forurenede og bør undersøges nærmere.

Der er i forbindelse med feltundersøgelser i 2020 udtaget otte sedimentprøver i Limfjorden, hvor tunnelen etableres. Prøverne er udtaget i henhold til klapvejledningen, og kun i én prøve er påvist indhold af organiske tinforbindelser herunder tributytin (TBT) over den nedre aktionsværdi. Den nedre aktionsværdi svarer til den gennemsnitlige baggrundskoncentration. Omfanget af forurening af bundsedimentet i fjorden er dermed begrænset.

9.19.2 Konsekvenser i anlægsfasen

I forbindelse med detailprojekteringen og forud for anlægsfasen vil der blive foretaget miljøtekniske jordundersøgelser i motorvejstracéet med henblik på at belyse, hvorvidt der findes jordforurening. Samtidig udarbejdes en detaljeret plan for jordhåndtering og for sikkerhed og sundhed, hvor det bl.a. fastlægges, hvilke miljøhensyn og arbejdsmiljømæssige foranstaltninger, der skal iværksættes for at hindre en spredning af eventuelle asbestfibre ved afgravning og bortskaffelse af forurennet jord.

Ved indhentning af nødvendige tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens sikres det, at der ikke sker udvaskning af forurenede stoffer fra midlertidige oplag af forurennet jord eller spredning fra forurenede arealer ved grundvandssænkning. Konsekvensen ved håndtering af forurennet jord vurderes derfor at være ubetydelig.

Forud for anlægsfasen gennemføres analyser af havbundssedimentet i tunnelrenden i Limfjorden for eventuel forekomst og mængde af asbestfibre. Når resultaterne foreligger, vurderes det, om der eventuelt er sundhedsmæssige og miljømæssige forhold, der skal tages hånd om i forbindelse med håndteringen af sedimentet fra tunnelrenden. Undersøgelser og vurderinger vil ske i samråd med Miljøstyrelsen.

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

Sediment, der opgraves ved anlæg af Egholmtunnelen og ved det forberedende gravearbejde i Nørredyb, planlægges deponeret på Aalborg Havns sedimentdepot i Rærup. På baggrund af de lave påviste koncentrationer af miljøfremmede stoffer vurderes konsekvensen ved håndtering af sedimentet at være begrænset.

9.19.3 Konsekvenser i driftsfasen

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

Ved oprensning af eventuelt forurennet sediment og bundslam fra regnvandsbassiner, håndteres sediment efter gældende lovgivning. Konsekvensen vurderes derfor at være ubetydelig for de omliggende arealer.

9.19.4 Afværgeforanstaltninger

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

Der skal i forbindelse med jordarbejde træffes foranstaltninger til at hindre spredning af forurenede jord, eksempelvis i form af støv ved gravearbejdet eller ved transport, ligesom der på arbejdsområder etc. skal være foranstaltninger, der hindrer spild med olie- og benzinprodukter fra entreprenørmaskiner, mobile tankningsanlæg og lignende.

9.20 Kumulative effekter

De mulige kumulative effekter, der kan opstå som følge af samspillet med andre projekter i nærområdet, er beskrevet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 27. Det primære projekt, der vurderes at kunne give anledning til kumulative effekter, er Aalborg Kommunes planlagte projekt for omlægning af Svanholmgrøften, der kan medføre kumulative effekter på bl.a. strandtude og beskyttet natur.

9.21 Overvågning

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 30 er der forslag til overvågning af de væsentlige miljøpåvirkninger. For den marine bundflora udføres eksempelvis et overvågningsprogram, der skal dokumentere udbredelse og dækningsgrad før, under og efter anlægsfasen. I forhold til havstrategi foretages en indrapportering af fysiske tab og forstyrrelser samt påvirkninger i relation til hydrografiske ændringer.

9.21.1 Befolkning og menneskers sundhed

Behovet for overvågning af støj i anlægsfasen på udsatte steder vil blive vurderet i strategien for håndtering af støj i anlægsfasen.

9.21.2 Bundflora

Sedimentspildet fra udgravning af tunnelrenden i anlægsfasen medfører en påvirkning af ca. 20-25 ha fjordbund med ålegræs, hvor lysreduktion sammen med sedimentation potentielt kan øge dødeligheden for ålegræs. Derfor vil det være relevant at overvåge, i hvor høj grad ålegræsset påvirkes. Der gennemføres et overvågningsprogram, som skal følge udbredelse, dækningsgrad og biomasse af ålegræs med henblik på at overvåge effekter og genetablering af ålegræsset i de påvirkede områder. I overvågningen foretages også en beskrivelse af ændringer i udbredelse og dækningsgrad af havgræsser.

Overvågningen gennemføres før, under og efter anlægsarbejdet på de transekter, der blev undersøgt i 2019, samt andre udvalgte transekter. Resultaterne for de undersøgte transekter sammenlignes indbyrdes. Derudover foretages en sammenligning med NOVANA data (Det Nationale Overvågningsprogram for Vand og Natur) og de data fra projektområdet, der blev indsamlet i 2010 og 2019. Udarbejdelsen af detaljerne i overvågningsprogrammet sker i detailprojekteringen i samarbejde med Miljøstyrelsen.

9.21.3 Natur på land

Under anlægsfasen skal Vejdirektoratet foretage monitorering af vandstanden i området i forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger. Herved skal sikres, at vandstanden på de omkringliggende naturtyper ikke ændres markant under grundvandssænkningen i forhold til de naturlige udsving, der sker i løbet af året.

Et naturligt udsving i vandstanden for mindre søer og vandhuller afhænger af vanddybde, men ligger i størrelsesordenen på 50 cm mellem høj forårvandstand og lav sommervandstand. Det vurderes, at en mindre vandstandsændring ikke vil påvirke dyre- og planteliv i vandhuller væsentligt, da f.eks. paddeyngel forsat vil kunne klækkes og udvikles i vandhuller, ligesom vegetationen og det øvrige dyreliv kun vil blive påvirket i mindre grad.

Inden opstart af anlægsfasen på Egholm skal der foretages supplerende undersøgelser i form af kortlægning af potentielle yngle- og rastesteder for odder i områder, som inddrages til midlertidige arbejdsarealer eller permanent til motorvejen.

Forud for anlægsfasen udføres kortlægning af træer og bygninger for at sikre, at der ikke fældes træer eller nedrives bygninger, der er egnede til flagermus som raste- eller ynglekolonier.

Der skal foretages overvågning af strandtudse inden opstart af anlægsfasen, og overvågningen skal strække sig ind i driftsfasen, som beskrevet i afsnitte om natur på land i afsnit 9.7.

I driftsfasen skal bestanden af strandtudse på Egholm overvåges, så det kan belyses, om strandtudserne bruger faunapassagerne i tilstrækkelig grad til, at bestanden kan opretholdes på østsiden af Egholm. Det skal samtidig overvåges, om de nye levesteder for strandtudse fungerer, og om driften af arealerne er hensigtsmæssig. Overvågningen foretages af Vejdirektoratet gerne i samarbejde med Aalborg Kommune.

Det skal overvåges, om de indarbejdede afværgeforanstaltninger i form af vandhuller for strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden fungerer efter hensigten. Overvågningen

skal redegøre for, hvorvidt strandtudsens indvandrer til de nye vandhuller, og om de etablerer en stabil bestand i området.

Overvågningen skal ske ved, at der lyttes efter kvækning, ketsjes efter haletudser og eftersøges individer langs bredden af vandhullerne. Hvert vandhul besøges to gange i perioden maj-juli. Afhængigt af vejret kan tidspunktet variere fra år til år. Strandtudse eftersøges i vandhullerne på Egholm, hvor de yngler sent, ved natlytning i ultimo maj-primo juni, ligesom ynglesuccessen undersøges ultimo juni-medio juli ved eftersøgning af haletudser.

Den første undersøgelse foretages inden anlægsstart, hvor vandhullerne skal have været etableret i et år. Herefter gentages undersøgelsen under anlægsperioden. Da strandtudsens ynglesucces veksler stærkt fra år til år afhængigt af nedbørsforholdene, skal der gennemføres i alt fem undersøgelser i henholdsvis år 0, 1, 2, 4 og 6.

Hvis det vurderes, at de gennemførte afværgeforanstaltninger ikke sikrer gunstig bevaringsstatus for strandtudse lokalt, skal der gribes ind. Hvad der skal gøres, afhænger af resultatet af overvågningen og de anbefalinger, der kan udledes heraf. Det kan f.eks. være i form af oprensning af vandhuller eller gravning af yderligere vandhuller.

9.21.4 Fugle

Formålet med fugletællingerne er at registrere omfanget af fortrængning af vandfugle i forbindelse med anlægsarbejdet. Tællingerne gennemføres før, under og efter anlæg af lavbro over Nørredyb og tilsvarende for sænketunnelen syd for Egholm. Metoden skal være standardiseret, så det er muligt at foretage sammenligninger mellem de enkelte år og dermed vurdere projektets betydning for rastende vandfugle i det berørte område.

9.21.5 Overfladevand

Overvågning af ålegræs som kvalitetselement i vandrammedirektivet for kystvande beskrives i afsnit 9.9 Marin bundflora.

Underføringerne af vandløb kan på grund af deres længde på mere end 20 m, potentielt udgøre en spærring for at smådyr og fisk kan passere i vandløbet. Derfor er det relevant at undersøge forekomsten af smådyr og fisk opstrøms og nedstrøms for underføringerne i Østerå, Hasseri Å og Lindholm Å, både før og efter anlægsfasen. Derudover foretages en sammenligning med data fra nærliggende NOVANA stationer i de respektive vandløb. Udarbejdelsen af detaljerne i overvågningsprogrammet sker i en senere detailfase i samarbejde med Miljøstyrelsen.

9.21.6 Geologi og grundvand

Afhængig af omfanget af forbelastning og grundvandssænkning, hvilket afklares nærmere i detailfasen, kan der på dele af strækningen være behov for lokal monitoring af grundvand. Det forventes primært at være aktuelt i de områder, hvor linjeføringen krydser kildepladszonerne til Drastrup og Lindholm vandværker. Der kan i disse områder stilles krav om grundvandskontrol, herunder funktionskrav, mulige udførelsesmetoder, tæt styring og monitoring. Der kan stilles krav om test af planlagte og etablerede foranstaltninger til grundvandskontrol, inden grundvandssænkning og forbelastning iværksættes.

Der kan med fordel etableres et monitoringsprogram på et tidligt tidspunkt. Formålet med programmet er at sikre etablering og udbygning af et reference-grundlag for grundvandsspejl med udgangspunkt i længerevarende dataserier, som belyser de naturligt forekommende vandstande og variationer i området. Programmet kan benyttes til at fastlægge designkriterier, styring af grundvandskontrol under udførelsen og til dokumentation af, at anlægsarbejdet ikke har påvirket forholdene ud over det acceptable i anlægs- eller efterfølgende i driftsfasen.

9.21.7 Forurenede jord

Der skal opstilles et monitoringsprogram for grundvandsovervågning. Overvågningsprogrammet skal desuden omfatte de områder, hvor der er risiko for, at grundvandssænkningen i anlægsfasen kan medføre en mobilisering af forurenede grundvand. I detailfasen afklares behovet for grundvandssænkning og samtidig fastlægges behovet for grundvandsovervågning, herunder hvilke lokaliteter, hvor det kan blive aktuelt.

9.21.8 Havstrategien

Monitoring/opgørelse og vurdering, jf. ”Danmarks Havstrategi II Første del” fastlægges for deskriptor 6 – ”Havbundens integritet”, i relation til udstrækning af fysisk (permanent) tab og forstyrrelse dels af den naturlige havbund, dels for hver habitattype, som påvirkes. Er der flere typer af forstyrrelser defineres disse. For deskriptor 7, ”Hydrografi” opgøres aktiviteter, som er kilde til hydrografiske ændringer og negative påvirkninger, som følger heraf.

Monitoring af de enkelte receptorer er behandlet i de relevante fagkapitler, f.eks. i miljøkonsekvensrapportens kapitel 15 Marin bundflora, hvor der foretages overvågning af påvirkninger af ålegræs. Den samlede arealinddragelse opgøres i forbindelse med, at der udarbejdes ’som udført’ materialer. Opgørelser indrapporteres til Miljøstyrelsen.

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 under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Som følge af anlægsarbejdet vil fremkommeligheden på varierende dele af det lokale vejnet i perioder være ændret i form af f.eks. 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 når anlægsprojektet er færdig og afværgeforanstaltninger

Ved 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 set, at motorvejen vil medføre en væsentlig positiv påvirkning af vejnettet, da trafikken vil blive afviklet mere effektivt.

9.23 Arealindgreb og ledninger

9.12.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

For at kunne anlægge motorvejen skal der erhverves ca. 280 ha til selve vejanlægget og ca. 85 ha til midlertidige arbejdsarealer. 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.

9.22.2 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 ejerne.

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

10. Forholdet til EU-retten

10.1 VVM-direktivet

Det følger af artikel 2, stk. 5, i VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes.

VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 er implementeret i vejlovens kap. 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.

Anlægsprojektet, som er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 samt projektbeskrivelserne i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projekternes indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i miljøkonsekvensrapporten, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kap. 2 a. Lovforslagets afsnit 8 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i vejlovens kap. 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre 3. Limfjordsforbindelse i overensstemmelse med lovforslaget,

projektbeskrivelsen og de udførte miljøvurderinger. Anlægsloven udgør VVM-tilladelsen. 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 anlægsloven 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 kap. 2 a.

10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147 /EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (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 projektet efter en foreløbig vurdering (screening) rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade 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.

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 VVM-proceduren. Der er derfor i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af projektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i miljøkonsekvensrapportens kapitel 20 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af 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 forstyrrelse 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.

Habitatdirektivets artikel 12 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, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Der henvises til afsnit 9.

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 mulighed 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 (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. 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.

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, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets anden planperiode 2015-21 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 miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

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. Havstrategiloven 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 lovekendtgørelse 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.

Projektet kan muligt påvirke tilstanden i havområdet omfattet Danmarks Havstrategi II.

Det er som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten 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 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 3. december 2021 til den 2. januar 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

...

11. 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	Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i 2022-prisniveau, FFL-22, vejindeks 110,6) er anslået til 6.859,9 mio. kr. i 2025-2032.

UDKAST

	adgang til kvalificeret arbejdskraft. Færre trafikuheld og dermed færre udgifter til sygehuse.	Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af motorvejen og tilhørende bygværker.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og deres styrelser. Aalborg Kommune og Region Nordjylland vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedringer af kapaciteten på tværs af Limfjorden øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også pendlere. Forbedret konkurrencesituation for erhvervslivet og forbedret rekrutteringsgrundlag. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.	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.

UDKAST

Klimamæssige konsekvenser		Mindre forøgelse af CO ₂ -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 anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og den offentlige høring 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.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja Nej X	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I *stk. 1* foreslås det, 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 foretage inddæmning ved Egholm, anlægge en sænketunnel under Limfjordens sydlige løb, anlægge lavbroer over Limfjordens nordlige løb (Nørredyb) og anlægge og omlægge lokale veje og stier.

Transportministeren bemyndiges samtidig til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt.

De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for anlægsprojektet, jf. § 1, foretages i henhold til vejlovens § 97, stk. 1. Ekspropriation kan ske til formål nævnt i vejlovens § 97, stk. 2, som omfatter behov for ejendomserhvervelser til anlægsprojektet. I henhold til § 98 kan ejendomme pålægges servitutter med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Bemyndigelsen skal sikre, at transportministeren kan gennemføre eller få gennemført anlægsprojektet. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og broer, arbejder på søterritoriet og nødvendige ledningsarbejder mv. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget, jf. forslaget § 5.

Transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter anlægsmyndigheden til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

I *stk. 2* er der henvist til bilag 1, der er et kort over anlægsprojektets linjeføring, jf. forslaget § 1.

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.

I *stk. 3* foreslås, at transportministeren er vejmyndighed under gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, og gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje mv.

Det betyder, at transportministeren som vejmyndighed for de kommuneveje, der anlægges og omlægges som en del af det samlede anlægsprojekt, har de beføjelser og forpligtelser i anlægsfasen, som den statslige vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning. Vejdirektoratet har alene kompetencen, indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og de pågældende anlæg, overdrages til Aalborg Kommune.

Bestemmelsen hænger sammen med det i *stk. 4* foreslåede og skal sikre, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed kan gennemføre anlægsprojektet efter reglerne om etablering af statslige vejanlæg i vejloven, uanset status af visse anlæg efter overdragelse til Aalborg Kommune. Vejdirektoratet kan således forberede og udføre anlæggene efter vejlovens regler om statslige vejanlæg.

Det foreslås i *stk. 4*, at Vejdirektoratet overdrager visse anlæg, jf. § 1 nr. 4, til Aalborg Kommune som kommuneveje.

Efter færdiggørelse overdrager Vejdirektoratet visse nyanlagte lokale veje og den lavbro, der forbinder Egholm og Nørresundby, til Aalborg Kommune som kommuneveje. Overdragelsen til kommunevej følger af

dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Aalborg Kommune overtager de pågældende anlæg mv. vil kommunen samtidig 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

I § 2 foreslås det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige miljøkonsekvensrapporten, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget meddeler Folketinget miljøgodkendelsen til anlægsprojektet og godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvorefter fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ miljøgodkendelse. Anlægsloven 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 den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport.

Bestemmelsen i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Vedtagelsen af anlægsloven vil være den samlede bemyndigelse for Vejdirektoratet til at igangsætte anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporten.

Det påhviler således Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis deres entreprenører – at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger 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 anlægsfasen sker i overensstemmelse med den foreslåede § 4. 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 kap. 2 a., jf. forslagens § 3.

Til § 3

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

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Det foreslås præciseret i § 3, at reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, finder tilsvarende anvendelse ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet.

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler miljøtilladelse til anlægsprojektet. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Lovforslagets § 3 fastlægger VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen alene skal vurderes og behandles i henhold til ét regelsæt om miljøkonsekvensvurdering. Det følger i forvejen af reglerne i vejlovens kapitel 2 a, at disse finder anvendelse ved ændringer eller udvidelser af statslige anlægsprojekter og dertil knyttede projekter, også når anlægsprojektet er vedtaget ved anlægslov.

Trafikstyrelsen vil dermed være miljømyndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet. Ændringer og udvidelser, som vedrører anlægsprojekter, jf. forslaget § 1, stk. 1, anmeldes til Trafikstyrelsen af Vejdirektoratet.

I henhold til vejlovens fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse. Trafikstyrelsen skal i disse sager føre tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf og med, at vilkår mv. for projekternes gennemførelse overholdes, jf. vejlovens § 17 o.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.5.2.

Til § 4

Det foreslås, at anlægsmyndigheden ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører afværgeforanstaltninger af hensyn i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Vejdirektoratet er som anlægsmyndighed forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger 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 forpligtelser, 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 arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, 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 miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger 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 lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Afværgeforanstaltninger 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 afværgeforanstaltninger kan udføres uden tilladelse mv. efter den i § 5 nævnte lovgivning, og at eventuelle afgørelser vedrørende afværgeforanstaltningerne 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 plan-, natur- og miljølovgivning mv., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven, kystbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i § 5, at anlægsprojektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter en række konkrete bestemmelser i plan-, natur- og miljølovgivningen

UDKAST

mv., samt at andre bestemmelser ikke finder anvendelse. Anlægsloven udgør i sig selv det nødvendige grundlag for den fysiske arealudnyttelse.

Bestemmelsen har til formål at 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.

Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat 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.

Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3.1, samt miljøkonsekvensvurderingen.

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, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love. Forslaget til § 6 om klageadgange finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser vedrørende anlægsprojekterne truffet efter disse regler.

Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer mv. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen, indtil det enkelte anlægsprojekt, jf. § 1, nr. 1-4 er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund,

at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

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

Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger, 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 anlægsprojekterne. Tilsvarende gælder for arbejder inden for sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17. Hensynet bag bestemmelserne varetages i anlægsprojektet af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger. Administrative tilladelser vil derfor ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

Bestemmelsen indebærer også, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer, eller kommunalbestyrelsens tilladelse til at ændre anvendelsen af et forureningskortlagt areal. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.

Det betyder, at anlægsarbejder, varige foranstaltninger, afværgeforanstaltninger mv., der skal udføres for at gennemføre projekterne i § 1, ikke kræver dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning, ligesom det ikke er påkrævet at vedtage nyt plangrundlag efter reglerne om kommune- og lokalplaner for at kunne gennemføre anlægsprojekterne.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojekterne, og

gennemførelsen af projekterne kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven.

Det foreslås 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 anlægsprojekterne, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer (naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24), om nedlæggelse af veje (naturbeskyttelseslovens § 26 a) og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Herudover fraviges bestemmelserne om fredskovspligt i skovloven.

Derudover foreslås i stk. 2, at landbrugsloven ikke finder anvendelse. Det indebærer bl.a., at der ikke skal søges om ophævelse af landbrugspligten efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5 samt regler udstedt i medfør heraf. Fordi Folketinget med anlægsloven beslutter, at de arealer, som skal anvendes til anlægsprojektet, ikke længere skal være landbrugsarealer, vil det være overflødigt at gennemføre sagsbehandling på at ophæve landbrugspligten og andre formelle begrænsninger efter landbrugsloven.

Det foreslås endeligt i stk. 2, 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 de miljømæssige vurderinger (VVM-redegørelserne) 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.

I stk. 3 foreslås, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren.

Selv om § 5, stk. 1 og 2, indebærer, at dele af den almindelige natur- og miljølovgivning 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.

I *stk. 4* foreslås, at § 9 i lovebekendtgørelse nr. 503 af 20. april 2020 om afgift af affalds- og råstoffer finder ikke anvendelse ved 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.

Ca. 1.000.000 m³ havbundssediment skal opgraves i forbindelse med anlægsprojektet. Sedimentet er uegnet som opfyld på landjorden eller til klapning 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.

Der henvises i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 3.6.3.

Til § 6

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

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, 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 og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog *stk. 2*.

Med bestemmelsen foreslås det, 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 det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Afgørelserne kan fortsat indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 13, stk. 1.

Bestemmelsen er ikke afgrænset til arbejder på selve anlægsprojektet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. For eksempel er råstofindvinding uden for anlægsprojektet også omfattet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt 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.

De omhandlede aktiviteter og arbejder forudsætter i nogle tilfælde desuden forudgående miljøkonsekvensvurdering og -tilladelse. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, og der skal ikke foretages nye VVM-procedurer. 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. Hvis der er tale om ændringer eller udvidelser af anlægsprojekterne, finder den foreslåede bestemmelse i § 3 anvendelse ved ændringer mv. i anlægsfasen. Der henvises i den forbindelse til de almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 3 med tilhørende bemærkninger.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at anlægsmyndigheden kan indbringe kommunale afgørelser vedrørende anlægsprojektet, herunder f.eks. et vilkår efter de i *stk. 1* nævnte love, for transportministeren som administrativ klageinstans.

Transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2* er fortsat 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.

Med *stk. 3* foreslås transportministeren bemyndiget til for sager, der vedrører anlægsprojektet, at kunne overtage den pågældende kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i *stk. 1* nævnte love i enkeltsager. Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen 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 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.

Af det foreslåede *stk. 4* følger, at der ikke i klagesager efter *stk. 2* og i sager, hvor transportministeren har overtaget kommunalbestyrelsens 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 § 13. Der henvises til bemærkningerne til § 13.

Med *stk. 5* foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2*, eller call in-sager efter *stk. 3*, har pligt

til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, 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 *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse (lovbekendtgørelse 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- eller tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Social- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Social- og Indenrigsministeriet 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 i lov om kommunernes styrelse viger for anden lovgivning.

Fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i *stk. 1*, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i *stk. 1* nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken Ankestyrelsen eller Social- og Indenrigsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser efter *stk. 1*, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier og officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter 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 f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovebekendtgørelse nr. 145 af 24. februar 2020 om offentlighed i forvaltningen.

Der er uanset den foreslåede § 6 fortsat muligt at indbringe afgørelser til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke har opsættende virkning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.6.3.

Til § 7

Det foreslås i § 7, at bestemmelserne i §§ 5 og 6 om fravigelse af anden lovgivning finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojekterne nævnt i § 1.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer og -udvidelser, herunder nye eller ændrede afværgeforanstaltninger, også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 5 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i § 6 nævnte love er afskåret også for de afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5 og 6 med tilhørende bemærkninger.

Til § 8

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.

Med *stk. 1* foreslås det, at 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 under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Med bestemmelsen i *stk. 2*, foreslås det, 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.

I *stk. 3*, foreslås, 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 § 9

Det følger af vejlovens § 79, *stk. 1*, at i forbindelse med en vejmyndighedsarbejder 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.

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.

Med *stk. 1* foreslås det, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 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 skal således 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.

Med *stk. 2* foreslås det, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren 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.

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 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 § 9, 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, hvis forholdene gør det nødvendigt, som anlægsmyndighed 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 Cityring-loven og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af en Nordhavnstunnel.

Det forudsættes, at Vejdirektoratet forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Med *stk. 3* foreslås det, 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, f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. 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 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 § 9 svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, *stk. 4*.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 10.

Til § 10

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, *stk. 1*, kan ekspropriationskommissionen 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 § 9, 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.

I *stk. 1* foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, 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 § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, 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 § 10 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 8 og 9 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Med *stk. 2* foreslås det, 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 § 10, 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 § 11

Der har i en række andre anlægsprojekter været etableret en ordning, hvor 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.

I *stk. 1* foreslås, at der etableres en ordning, hvor særligt støjramte helårsboliger kan søge om tilskud til støjisolering i form af facadeisolering. Ordningen etableres og administreres af Vejdirektoratet i henhold til ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”.

Med ordningen sikres, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg af motorvejen, kan søge om tilskud til støjisolering af facader. Pr. 1. januar 2021 er det maksimale tilskudsberettigede beløb pr. bolig fastsat til 136.481,02 kr. inkl. moms (reguleringsindeks 105,60 pr. 30. september 2020). Udgifter til ordningen afholdes af anlægsbevillingen.

I *stk. 2* foreslås, at ansøgning om tilskud skal været modtaget senest 36 måneder efter motorvejen, jf. § 1, 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. 36 måneder efter anlægget er taget i brug vurderes 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.

Motorvejen betragtes som taget i brug, når den er åbnet for trafik i alle spor.

Med *stk. 3* foreslås, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, og at der indføres en klagefrist på 4 uger.

At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, er i overensstemmelse med hidtil praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Med *stk. 4* foreslås, at ordningen om tilskud til facadeisolering af boliger, der er særligt støjramte af motorvejen, jf. § 1, 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.

Til § 12

Af *stk. 1* foreslås det, at Aalborg Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægget af lokalbroen, jf. § 1, *stk. 1*, nr. 4.

De nærmere betingelser vil skulle fastsættes i en samarbejdsaftale mellem Aalborg Kommune og Vejdirektoratet, jf. *stk. 2*.

I *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.

Bestemmelserne 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 § 13

Med *stk. 1* foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven 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.

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.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i lovbekendtgørelse nr. 1445 af 29. september 2021 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.

Der henvises herudover til de almindelige bemærkninger.

UDKAST

Til § 14

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2022.