

Til Folketinget

Tillige sendt til Transportudvalget og
Miljø- og Fødevarerudvalget

Aalborg den 2/1-2024

Anmodning om parlamentarisk kontrol med Transportminister Thomas Danielsen: Transportministeren fastholder lovstridig høring af Miljøkonsekvensrapport-2023 og udkast til anlægslov vedr. Egholmmotorvejen. Høringsfristen er med overlæg fastsat så kort, at offentligheden og berørte myndigheder forhindres i at udtale sig kvalificeret

På vegne af Borgerbevægelsens anmodes Folketingets medlemmer om at varetage parlamentarisk kontrol med Transportminister, Thomas Danielsen, for ministerens embedsførelse i forbindelse med den igangværende høring om Miljøkonsekvensrapport 2023 og forslag til anlægslov vedr. Egholmmotorvejen.

Torsdag den 7/12-2023 omkring middag offentliggjorde Vejdirektoratet på sin hjemmeside VD.dk sin supplerende miljøkonsekvensrapport til 3. Limfjordsforbindelse (Miljøkonsekvensrapport-2023). Høringsfristen er angivet til 11/1-2024. Samtidig iværksatte Transportministeren sin høring vedr. forslag til anlægsloven med samme høringsfrist.

Der er altså tale om en høringsfrist for to samtidigt iværksatte høringer på 5 uger der løber hen over julen 2023/2024. Beregnes fristen således at lørdage, søndage og helligdage fratrækkes, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971, og der tages hensyn til danske juleferietraditioner, er der givet en høringsfrist på kun 19 arbejdsdage.

2. Baggrund

På hjemmesiden VD.dk under 3. Limfjordsforbindelse blev høringen dertil offentliggjort uden forudgående varsel omkring. Ingen har således kunne tilrettelægge ferieafholdelse på forhånd, der kunne imødegå tidspresset. På hjemmesiden er anført følgende om baggrund for den nye høring:

"Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og Bilag IV-vurdering af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der

kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.” Udskrift af forsiden medsendes som **Bilag 1**.

De dokumenter, der er sendt i høring, fremgår af vejdirektoratets hjemmeside VD.dk under ”Dokumenter”. Udskrift af siden medsendes som **Bilag 2**.

Den 15/12-2023 anmodede Borgerbevægelsen om fristforlængelse. (**Bilag 3**) Anmodningen blev fulgt op af supplerende skrivelse den 18/12-2023 (**Bilag 4**). Den 20/12-2023 afviste Vejdirektoratet at bevillige fristforlængelse (**Bilag 5**), således anføres:

”I forlængelse af vedlagte brev fra Transportministeriet, så skal jeg hermed meddele, at Vejdirektoratet fastholder høringsfristen for fremsendelse af bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Hvad angår Miljøstyrelsens muligheder for at kunne vurdere materialet inden for høringsfristen, så kan det oplyses at Miljøstyrelsen har været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.”

Det fremgår af afvisningen, at denne sker med henvisning til den medsendte afvisning om fristforlængelse besluttet af Transportminister Thomas Danielsen. (**Bilag 6**). Transportministerens beslutning lyder:

”Transportministeriet finder ikke anledning til at påtale over for Vejdirektoratet, at en høringsfrist på i alt 35 dage ikke skulle være tilstrækkeligt til at gennemgå direktoratets supplerende høring. Transportministeriet har derfor heller ikke til hensigt at ændre høringsfristen.”

2. Transportministerens beslutning er ulovlig

Transportministerens beslutning om ikke at forlænge en høringsfrist, der helt åbenlys er for kort, er ulovlig af to grunde:

For det første er Transportministerens beslutning ulovlig, da tidsfristen med fuldt overlæg er fastsat så kort, at berørte myndigheder, herunder eksempelvis Aalborg Kommune og Miljøstyrelsen ikke kan gennemføre de sagsgange, der er nødvendig for en forvaltning, der som berørt og kompetent myndighed skal udarbejde et kvalificeret høringssvar.

For det andet er Transportministerens beslutning ulovlig, da den medfører en åbenlys tilsidesættelse af kravene til en høringsperiode i Vejlovens § 17h, stk. 6 og stk. 7, idet fristen er åbenlys for.

Vejdirektoratet skal iagttage vejlovens § 17h, stk. 6, 2. pkt., lyder:

*”Vejdirektoratet fastsætter **en passende frist** for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, **dog mindst 8 uger**, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.”*

Vejlovens § 17h, stk. 7, lyder:

*”I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med **en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**”*

Til støtte for at Vejdirektoratet har fastsat en for kort høringsfrist henvises til det allerede anførte i **Bilag 3** og **Bilag 4**. Det er transportministeren, der har ansvaret for, at Vejdirektoratet overholder lovgivningen.

I forhold til anmodningen om, at Folketinget skal foretage parlamentarisk kontrol med Transportministeren, bemærkes, at Vejdirektoratet har fastsat sin høringsfrist efter vejloven under politisk påvirkning af Transportministeren, idet hovedårsagen til fristfastsættelsen beror på Transportministerens interesser i at fremsætte sit lovforslag i februar 2024 som anført i lovprogrammet. Det er dermed Transportministerens politiske interesser, der er vægtet højere, end overholdelse af de proceshensyn og miljøhensyn, der skal varetages efter i vejloven. Transportministerens tidsplan for anlægslovens fremsættelse i henhold til sit lovprogram og politiske agenda om dens vedtagelse udgør et usagligt hensyn. Vejlovens § 17 h, stk. 6 og stk. 7, udgør implementeringen af VVM-direktivet og EU's Miljøbeskyttelsesdirektiver.

Der er tale om udøvelse af ulovlig magtfordrejning, der er skadelig for tilliden til Folketinget.

3. Transportministeren obstruerer Miljøstyrelsens kvalitetssikring med overlæg

Miljøministeriets høringssvar udgør generelt et af de vigtigste høringssvar, der afgives i forbindelse med en ministeriel høring. Det skyldes, at Miljøministeriet er en særlig myndighed, som er omfattet af VVM-direktivets afgrænsning af hvilke kompetente myndigheder, der *skal* afgive udtalelser om en miljøkonsekvensrapport, jf. VVM-direktivets artikel 5 og artikel 6.

I henhold til VVM-direktivets artikel 5, stk. 2, sidste pkt. skal

”Den kompetente myndighed hører de i artikel 6, stk.1, nævnte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse.”

Det fremgår af artikel 6, at det drejer sig om

”myndigheder, som på grund af deres særlige ansvar på miljøområdet (...) får mulighed for at afgive udtalelse om de oplysninger, som bygherren har fremlagt”.

Det er oveni købet anden gang i træk, at der igangsættes en høring vedr. anlægslov for Egholmmotorvejen hen over julen. Første gang var julen 2021/2022 med en høring angående udkast til forslag til anlægslov (**Bilag 7**) oprindeligt i perioden fra 3. december 2021 til 3. januar 2022.

Miljøstyrelsen påpegede allerede dengang at myndigheden ikke havde tilstrækkelig tid til at svare kvalificeret på høringen. Til dokumentation medsendes:

- Foreløbigt hørings svar fra Miljøstyrelsen den 5/1-2022 vedr. vand, (**Bilag 8**) hvor Miljøstyrelsen anfører:

”Det er umiddelbart H&Vs vurdering, at MST er ”berørt myndighed” i forhold til miljøvurdering af projektet. Det bemærkes, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov desuden har været ret kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige - eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.”

Svaret fremsendes til vejdirektoratet den 7/1-2022 (**Bilag 9**)

- Endnu et foreløbigt hørings svar fremsendes den 10/1-2022 fra MST vedr. habitatbeskyttelse (**Bilag 10**), hvor Miljøstyrelsen anfører:

”MST bemærker indledningsvist, at MST ikke har haft miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse i høring tidligere i forløbet og at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov, set i den sammenhæng, har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt fuldt ud at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er fagligt korrekte – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

MST kan altså ikke i tilbundsgående omfang (jf. nedenfor anførte bemærkninger), kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis på naturområdet, jf. habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsen, naturbeskyttelsesloven m.fl.”

- Den 13/1-2022 indsender MST et supplerende hørings svar på 9 sider vedr. habitatbeskyttelse og råstoffer (**Bilag 11**). Heri anføres:

”Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021.

MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart MST’s vurdering, at MST er ”berørt myndighed” i forhold til miljøvurdering af projektet, og at MST i den forbindelse burde have været hørt.

Det bemærkes i forlængelse af ovenstående, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

Miljøministeriet skal bemærke, at der er igangsat dialog med Transportministeriet om ovennævnte miljøvurderinger med henblik på at sikre relevant miljøfaglig

kvalificering af disse inden lovforslagets behandling i Folketinget.”

- Miljøstyrelsen indleverer herefter endnu et foreløbigt høringsvar den 9/2-2022 (**Bilag 12**) vedr. anlægsloven og dens forenelighed med EU-miljødirektiverne, hvor det konkluderes:

”MST har ved gennemgang af MKR for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter MSTs vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den MKR, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg. Der er i kommentarerne til udkastet til forslag til anlægsloven nedenfor henvist til en række af disse mangler.”

Det kan konstateres, at miljøministeriets fire høringsvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering 2021 er hovedårsagen til, at Miljøkonsekvensvurdering-2023 nu er i høring, jf. også miljøkonsekvensrapport 2023's indledningstekst, side 6 - afsnit 4:

”Baggrunden for denne anbefaling er primært, at Miljøministeriet i sit høringsvar har peget på et behov for en Natura 2000-konsekvensvurdering. Derudover foreslår Miljøministeriet, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, som præciserer anlægsprojektets påvirkning af grundvand og overfladevand (vandløb, søer og Limfjorden).”

Det er åbenlyst, at Miljøstyrelsens høringsvar, er hovedårsagen til, at anlægsloven ikke kunne fremsættes til vedtagelse, og at Vejdirektoratet skulle udarbejde de manglende vurderinger vedr. konsekvenser for Natura 2000-området og vandmiljøet. Det bemærkes, at der er tale om helt nye vurderinger, der følger af EU-miljødirektiver, som Vejdirektoratet ikke har foretaget lovformeligt i en tidligere miljørapport, hverken i 2021 eller i 2011.

Nu, hvor høringen - for anden gang - igangsættes hen over julen, er Transportministeren således fuldt ud bekendt med, at Miljøstyrelsen ikke kan nå at kvalitetssikre de nye rapporter inden for den meget korte tidsramme. Det kunne styrelsen heller ikke i 2021/2022. Det er derfor helt forventeligt, at Miljøministeriet anmoder om fristforlængelse den 14/12-2023 (**Bilag 13**). Som begrundelse anfører Miljøministeriet:

”Da høringen kører hen over juleferien og der er tale om et meget omfattende materiale i de to høringer, der skal behandles sammen, anmoder Miljøstyrelsens fagenheder Hav- og Vandmiljø samt Arter og Naturbeskyttelse om fristudsættelse til ultimo januar 2024.

Jeg kan oplyse, at Miljøstyrelsen også har bedt miljøministeriets departement om at anmode Transportministeriet om fristforlængelse i sagen fsva. høringen over anlægsloven. Jeg skal venligst anmode om en hurtig afklaring, da vores fagenheder har meget svært ved at nå det, og oplyser, at de vil være tvunget til at skrive et ikke uvæsentligt forbehold ind i Miljøstyrelsens høringsvar, hvis en fristudsættelse ikke kan imødekommes.”

Vejdirektoratet afviser uagtet den 15/12-2023, allerede dagen efter, at bevillige fristforlængelse. Igen med henvisning til brev fra Transportministeriet. (Se **Bilag 13**) I Brevet anfører Anders Robodo Petersen (Arp) på vegne af Transportministeren (se **Bilag 13**):

”Vi har nu vendt jeres anmodning om en forlænget frist på bemærkninger til anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse. Det følger af lovprogrammet, at transportministeren fremsætter anlægsloven februar II. **Med de processer der er forud for fremsættelsen af loven, vurderer vi ikke, at det er muligt at forlænge høringsfristen yderligere.**”

Transportministeriet henviser således endnu engang til tidsplanen i lovprogrammet, som et hensyn der vægter højere, end den ministerielle høring og miljøstyrelsens mulighed for at afgive et kvalificeret høringssvar. Lovprogrammets tidsplan er ikke et sagligt hensyn. Tvært i mod er det åbenlyst, at den ministerielle høring skal ske indenfor de tidsrammer, der er nødvendige til opfyldelse af direktivernes formål og fyldestgørende miljøkonsekvensvurderinger.

Transportministeriet anfører videre:

”For en god ordens skyld bemærker vi, at et udkast til anlægsloven tidligere var i høring tilbage 2021-2022. **I den forbindelse modtog vi et høringssvar med bemærkninger fra jer d. 13. januar 2022. På baggrund af de modtagne bemærkninger blev lovforslaget ikke fremsat, da høringssvaret medførte, at der var behov for at foretage nogle supplerende vurderinger af påvirkningerne af miljøet.**

De supplerende miljøkonsekvensvurderinger er nu foretaget og indarbejdet i det reviderede lovforslag, som vi sendte i høring d. 7. december. Som vi forstår det på Vejdirektoratet, har Miljøstyrelsen været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.”

Transportministeren henviser her til den sidste høringsfase, der som anført oprindeligt løb fra den 3/12-2021 med forlængelse til den 3/1-2021. Perioden indeholdt ca. 24 arbejdsdage for Miljøministeriet. Den nuværende høring udgør som anført kun 19 arbejdsdage, og er således endnu kortere.

Transportministeren henviser dertil som begrundelse for at afslå forlængelse, at det var Miljøministeriets høringssvar af 13/1-2022, der medførte behovet for udarbejdelse af Miljøkonsekvensrapport 2023. Det er ikke i overensstemmelse med det faktiske hændelsesforløb. Det var Miljøstyrelsens høringssvar, der blev indleveret den 9/2-2023, der medførte behov for en supplerende Miljøkonsekvensrapport jf. således også Transportministerens pressemeddelelse af 2/3-2022. (**Bilag 14**). Det høringssvar, der forsat betegnes som foreløbigt, blev indleveret efter 38 arbejdsdage.

Transportministeren presser helt åbenlyst Miljøstyrelsen tidsmæssigt i en grad, at miljøstyrelsens retigheder som kompetent myndighed efter VVM-direktivets artikel 6 må anses for tilsidesat. Risikoen for at anlægsloven fremsættes til vedtagelse uden at Transportministeren har overholdt beskyttelsen af vand og arter i EU-miljødirektiver er således stor.

Det kan konstateres, at Transportministeren tillige presser Aalborg Byråd, og også forhindre byrådets medlemmer i at nå at kvalitetssikre Miljøkonsekvensrapporten ved indhentelse af udtalelser fra fagforvaltningerne og ved mulighed for politiske drøftelser på oplyst grundlag. Til dokumentation medsendes Aalborg Kommunes anmodning om fristforlængelse vedtaget den 11/12-2023 (**Bilag 15**) og henholdsvis Transportministerens afvisning heraf (**Bilag 16**) og Vejdirektoratets afvisning (**Bilag 17**), Begge den 15/12-2023.

Afsluttende

Vejdirektoratets hensyntagen til Transportministerens tidsplan for sin anlægslov m.v. er ikke et sagligt hensyn efter vejlovens § 17h, stk. 7 om Vejdirektoratets høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport.

Folketinget anmodes derfor om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministerens udøvelse af politiserende embedsførelse i strid med lovgivningen.

Det er utilstedeligt, at Transportministeren vægter en ikke bindende tidsplan for en anlægslov, herunder sagsbehandlingen af høringssvarene højere, end at offentligheden og berørte myndigheder kan gennemgå høringsmaterialet og udarbejde kvalificerede høringssvar. Transportministeren forhindrer dermed at offentligheden og kompetente myndigheder kan opnå reel deltagelse i processen. Dette er i strid med Vejloven. Vejlovens regler om høringsfrister, der udgør en implementering af VVM-direktivet og EU's miljødirektiver, der skal overholdes af vejdirektoratet. Det må Transportministeren ikke forhindre.

Transportministerens embedsførelse udgør grov magtfordrejning, som Folketinget bedes stoppe.

Det bemærkes, at Vejdirektoratets høring udgør en del af den lovforberedende fase frem mod en eventuel vedtagelse af en anlægslov, der gennemføres med hjemmel i vejloven. Vejlovens § 17h om høringsfrister, er en formforskrift, som det i sidste ende er Folketingets ansvar er iagttaget. Vejdirektoratets tilsidesættelse af Vejlovens § 17h udgør en væsentlig sagsbehandlingsfejl, der kan medføre, at Folketingets eventuelle efterfølgende vedtagelse af anlægsloven, vil kunne erklæres ugyldig af domstolene.

Folketinget anmodes om at pålægge Transportministeren at forlænge høringsfristen til 7/3-2024, idet en frist på i alt 3 måneder anses for passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Med venlig hilsen



Louise Faber

Formand

Advokat, Ph.d.

Medsendte Bilag

Bilag 1 - 2023-12-07 VD.dk - Forside projekt 3. Limfjordsforbindelse

Bilag 2 - 2023-12-07 VD.dk – dokumenter

Bilag 3 - 2023-12-15 Klage over Vejdirektoratets høringsperiode for MKV-2023

- Bilag 4** - 2023-12-18 Supplerende bemærkninger til Klage over VDs høringsperiode for MKV-2023
- Bilag 5** - 2023-12-20 VD til BB- afvisning af fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 6** - 2023-12-20 TRM afviser at forlænge høringsfristen
- Bilag 7** - 2022-12-03 TRM høring af MST - Anlægslov 2022
- Bilag 8** - 2022-01-05 MST foreløbige høringssvar, Hav og vand, MKV-2021
- Bilag 9** - 2022-01-07 MST fremsendelsesbrev høringssvar, hav og vand, MKV-2021
- Bilag 10** - 2022-01-10 MST foreløbige Høringssvar habitatbeskyttelse MKV 2021
- Bilag 11** - 2022-01-13 MST supplerende Høringssvar Habitatbeskyttelse og råstoffer MKV 2021
- Bilag 12** - 2022-02-09 MST Supplerende høringssvar anlægslov-2022
- Bilag 13** - 2023-12-20 MST og VD om fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 14** - 2022-03-02 TRM pressemeddelelse om MKV-2021
- Bilag 15** - 2023-12-11 Referat af Byrådets om evt. fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 16** - 2023-12-15 TRM afslag til Aalborg Kommune om fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 17** - 2023-12-15 VD afviser fristforlængelse til byrådet MKV-2023

Forside > Projekter > **3. Limfjordsforbindelse**



3. Limfjordsforbindelse

Bilag 1

Vejdirektoratet fremlægger nu resultatet af den supplerende miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse til offentlig høring

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

Offentlig høring

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensvurdering forløber frem til torsdag den 11. januar 2024. I denne periode kan du [indsende dit høringssvar](#), og løbende læse andre [indsendte høringssvar](#).

Sideløbende foretager Transportministeriet en offentlig høring af anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse. Læs mere på [Høringsportalen](#).

Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og bilag IV-vurderinger af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.



Bilag 1

Offentlig høring af den supplerende miljøkonsekvensvurdering

Den supplerende miljøkonsekvensvurdering er i offentlig høring fra 7. december til 11. januar 2024.

I denne periode kan du [indsende dit høringssvar](#), og løbende læse andre [indsendte høringssvar](#).

3. Limfjordsforbindelse indgår i infrastrukturaftale

Med den politiske aftale Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er det besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Anlægsarbejdet forventes igangsat i 2025 og forventes at vare ca. 8 år. Inden da skal Folketinget vedtage en anlægslov for vejprojektet.

Miljøkonsekvensvurderingen skal give en samlet vurdering af projektets virkninger på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold

Det er et vigtigt element i miljøkonsekvensvurderingen at kortlægge og vurdere vejprojektets virkninger på miljøet. Undersøgelsen skal detaljeret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser i forbindelse med anlæg af en ny vejforbindelse eller udbygning af en eksisterende vej samt beskrive, hvordan man kan begrænse eller undgå de negative effekter på omgivelserne.

➤ [Sådan planlægger vi vejene](#)

[Forside](#) > [Projekter](#) > [3. Limfjordsforbindelse](#) > [Dokumenter](#)



Dokumenter

Miljøkonsekvensvurdering 2023

Supplerende miljøkonsekvensvurdering

- [Supplerende miljøkonsekvensrapport - 3. Limfjordsforbindelse](#)
- [Bilagsrapport til Supplerende miljøkonsekvensrapport - 3. Limfjordsforbindelse](#)

Baggrundsdokumenter

- [Fravigelse for bilag IV-arten odder](#)
- [Bilag - Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse](#)

Bilag 2

- Opdaterede støjberegninger
- Trafikberegninger
- Klimamæssige konsekvenser
- Samfundsøkonomiske beregninger

[Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse](#)

Miljøkonsekvensvurdering 2021

Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen

- Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Resumé af VVM-undersøgelsen
- Digital VVM: 3. Limfjordforbindelse - Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen
- Indstilling sendt til transportministeren
- Høringsnotat - Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen
- Miljøkonsekvensrapport - Opdatering af VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen

Bilag 2

- › Naturkortlægningsrapport
- › Kortbilag til naturkortlægningsrapport
- › Hydraulisk modellering
- › Vejteknisk beskrivelse
- › Afvandingsteknisk beskrivelse
- › Geoteknisk rapport
- › Teknisk beskrivelse af anlægslogistik
- › Teknisk beskrivelse af bygværker
- › Teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen
- › Bilag til Teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen
- › Trafikberegninger med landstrafikmodellen
- › Samfundsøkonomiske beregninger - opdatering af VVM-undersøgelsen
- › Kommissorium for opdatering af VVM-undersøgelsen - 2019

Tidligere undersøgelser

- [3. Limfjordsforbindelse, VVM-redegørelse - Sammenfattende rapport, del 1 - 2011](#)
- [3. Limfjordsforbindelse, VVM-redegørelse - Sammenfattende rapport, del 2 - 2011](#)
- [3. Limfjordsforbindelse, VVM-redegørelse - Miljøvurdering, del 1 - 2011](#)
- [3. Limfjordsforbindelse, VVM-redegørelse - Miljøvurdering, del 2 - 2011](#)
- [3. Limfjordsforbindelse, VVM-redegørelse - Miljøvurdering, del 3 - 2011](#)
- [3. Limfjordsforbindelse, Høringsnotat - 2012](#)
- [Vejdirektoratets indstilling til transportministeren - 2012](#)
- [Bilag til indstilling - 2012](#)
- [Konsolidering af trafikberegninger - 2014](#)

Til Vejdirektoratet
Og Transportministeriet

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Sendt per mail til
Vd@vd.dk og trm@trm.dk

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 15/12-2023

Jeres 2021-3128

Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen – Høringsfristen er ikke passende

Torsdag den 7/12-2023 omkring middag offentliggjorde Vejdirektoratet på sin hjemmeside sin supplerende miljøkonsekvensrapport til 3. Limfjordsforbindelse (MKR-2023).

Høringsfristen er angivet til 11/1-2024.

Den offentliggjorte høringsfrist svarer til 5 hele uger, eller i alt 35 dage, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra b). Perioden omfatter 3 nationale helligdage i Danmark (25/12-2023 og 26/12-2023 samt 1/1-2024). Perioden omfatter 22 arbejdsdage, når lørdage, søndage og helligdage fratrækkes, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971.

Det er Borgerbevægelsen opfattelse, at Vejdirektoratets høringsfrist på:

22 arbejdsdage

ikke udgør en "passende frist" for høringen af den berørte offentlighed og myndigheder om miljøkonsekvensrapporten. Tages der hensyn til at perioden mellem jul og nytår er en traditionel ferieuge, er der reelt tale om en høring på kun

19 arbejdsdage

I den henseende bemærkes, at høringen vedr. MKV-2011 pågik i perioden fra 25. februar til 30. april 2021, svarende til 9 uger, heraf 5 helligdage og 17 lørdag/søndage. I alt pågik høringen over 42 arbejdsdage.

Bilag 3

Høringen vedr. MKV 2021 pågik i perioden 27/6 til 31/8-2011, svarende til 9 uger og 2 dage, heraf 0 helligdage, men tre ugers industriferie, og 18 lørdag/søndage. I alt pågik høringen over 32 arbejdsdage.

Det kan derfor konstateres, at Vejdirektoratets høringsperiode vedr. MKV-2023 udgør den til dato korteste høringsfrist vedr. 3. Limfjordsforbindelse. Der er ikke på behørig vis taget højde for at høringen pågår i julemåneden. Der er ikke på behørig vis taget højde for, at høringen angår et kompleksprojekt, der reelt udgør en retlig lovliggørelse af den fejlbehæftede MKV-2021, jf. Miljøstyrelsens høringssvar af 13/1-2021. Endelig bemærkes, at høringen er igangsat uden forudgående oplysninger herom på Vejdirektoratets hjemmeside.

Det er dertil problematisk, idet Transportministeren i samme periode har igangsat en høring vedr. udkast til anlægslov, hvortil høringssvar skal indleveres til en helt anden myndighed.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at der ikke er fastsat en passende frist, hvorfor Vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6, må anses for tilsidesat.

1. Kravet om passende frist - Lovgivningen

Vedtagelsen af en motorvej er omfattet af VVM-direktivet, direktiv 2011/92/EU med ændringer i medfør af direktiv 2014/52/EU, jf. VVM-direktivets bilag I.

I henhold til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, kan medlemsstaterne i tilfælde

*"(...) hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.**"*

Det fremgår af VVM-direktivets præambel, at en af målene med Direktivet er, at medlemsstaterne skal sikre en effektiv offentlig deltagelse. VVM-direktivets præambel (16) anfører herom:

"En effektiv offentlig deltagelse i beslutningstagningen giver offentligheden mulighed for at fremsætte udtalelser og give udtryk for betænkeligheder, som kan være relevante for beslutningerne, og som beslutningstageren kan tage hensyn til, således at ansvarlighed og gennemsigtighed i beslutningsprocessen fremmes og offentlighedens opmærksomhed omkring miljøspørgsmål og dens støtte til beslutningerne øges."

Tidsrammen for den offentlige høring fastsættes i VVM-direktivets artikel 6, stk. 6 og stk. 7. Ordlyden er:

6. Der fastsættes **rimelige tidsrammer for** de forskellige faser, der giver tilstrækkelig tid til:
 - a) **at informere de myndigheder**, der henvises til i stk. 1, og offentligheden, og

Bilag 3

- b) at de myndigheder, der henvises til i stk. 1, og den berørte offentlighed kan forberede sig på og opnå reel deltagelse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er omfattet af denne artikel.
- 7. Tidsrammerne for høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensvurderingsrapporten, jf. artikel 5, stk. 1, **må ikke være kortere end 30 dage.**

Bestemmelsen udgør EU's implementering af Aarhus Konventionen, jf. Rådets afgørelse om at indgå i Aarhus Konventionen den 24/10-2003 nr. 2003/0249, som Danmark som medlemsstat tillige er forpligtet til at iagttage. Derudover har Danmark tiltrådt Aarhus Konventionen selv. Det følger af Aarhus Konventionens artikel 6, stk. 3 og stk. 4.

- 3. Offentlighedsprocedurerne skal omfatte **rimelige tidsrammer** for de forskellige faser, der tillader rimelig tid til at informere offentligheden i overensstemmelse med stk. 2, **og til at offentligheden kan forberede sig på og opnå reel deltagelse under hele miljøbeslutningsprocessen.**
- 4. Hver part sørger for, at offentligheden inddrages tidligt i processen, mens alle muligheder stadig er åbne og effektiv offentlig deltagelse kan finde sted.

Bestemmelsen blev vedtaget i medfør af Rådets direktiv 2014/52/EU af 16/4-2014. Det fremgår af præambel (36), at formålet med kravet om rimelige tidsrammer er

*"For at fremme en mere effektiv beslutningsproces og **øge retssikkerheden** bør medlemsstaterne sikre, at de forskellige trin i miljøkonsekvensvurderingen af projekter gennemføres inden for rimelige tidsfrister, afhængigt af projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. Disse tidsfrister bør under ingen omstændigheder føre til, at man går på kompromis med opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig ikke dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet end dette direktiv, og heller ikke med offentlighedens deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse"*

VVM-direktivet er implementeret i Vejlovens kapitel 2a. Vejlovens § 17h, stk. 6, 2. pkt. lyder:

*"Vejdirektoratet fastsætter **en passende frist** for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, **dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**"*

Og i medfør af vejlovens § 17h, stk. 7. Bestemmelsen lyder:

*"I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med **en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**"*

Bilag 3

(Det er mine fremhævelser både i ovenstående og efterfølgende bestemmelser)

Derudover er VVM-direktivet implementeret i Miljøvurderingsloven. Miljøvurderingsloven finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages ved en anlægslov. Dog har Folketinget taget stilling til hvad en rimelig høringsfrist er i dansk ret til projekter, der kan vedtages af kommunerne, og som typisk er væsentligt mindre end projekter der vedtages ved anlægslov.

I henhold til Miljøvurderingslovens § 35, stk. 5, in fine, er høringsfristen for høring af offentligheden er **mindst 8 uger**.

2. Kravet om passende frist – berørte myndigheder

Antallet af arbejdsdage er navnlig relevant i forhold til fastsættelse af en passende frist for myndighederne, der ikke kan påregnes at kontoret åbent eller medarbejdere til at besvare høringen i ferier, på helligdag eller i weekenden. Det vil derfor i særlig grad være i strid med Rådets direktiv 2014/52/EU af 16/4-2014 præambel (36), hvorefter tidsfristerne under ingen omstændigheder føre til, at man går på kompromis med opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig ikke dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet end dette direktiv, hvis berørte myndigheder, ikke gives tilstrækkelig tid til at gennemgå høringsmaterialet.

Miljøstyrelsen er en særlig berørt myndighed, der skal sikre opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder vedr. vand, beskyttede arter, fugle og Natura-2000 områder. Netop de forhold som Miljøstyrelsen påtalte som mangelfulde i vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2021 i forbindelse med Vejdirektoratets høring om udkast til forslag til anlægslov. Miljøstyrelsens høringssvar medsendes som Bilag 1.

Miljøstyrelsen kritiserer, at styrelsen ikke er blevet hørt som "berørt myndighed i forhold til MKV-2021, men kun høres som berørt myndighed i forhold til anlægsloven.

Således anføres

"Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021. MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart MST's vurdering, at MST er "berørt myndighed" i forhold til miljøvurdering af projektet, og at MST i den forbindelse burde have været hørt." (Bilag 1, side 9)

Høringen vedr. anlægslov 2022 pågik ligeledes henover jule i perioden 3/12-2021 til 2/1-2022 svarede til 4 hele uger, heraf 8 lørdag/søndage og 4 helligdage, i alt 18 arbejdsdage. Den blev efter klager forlænget til 7/1-2022, således at den påløb i alt 22 arbejdsdage. Den igangværende høring er således af præcis samme længde, som høringen i 2021/2022. Fraregnes juleferie udgør perioden kun 17 arbejdsdage.

Bilag 3

Miljøstyrelsen skulle således også da forholde sig til Miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven i den meget korte høringsfrist på 22 arbejdsdage. I forhold til høringsperiodens længde bemærkede Miljøstyrelsen i 2021, at:

”Det bemærkes i forlængelse af ovenstående, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov. (Bilag 1, side 9)

Tilsvarende anføres i Miljøstyrelsens overordnede bemærkninger til 3. Limfjordsforbindelse vedr. naturbeskyttelsesdirektiverne (Bilag 9, side 10)

”MST bemærker indledningsvist, at MST ikke har haft miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse i høring tidligere i forløbet og at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov, set i den sammenhæng, har været ganske kort.

Dette indebærer, at det ikke har været muligt fuldt ud at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er fagligt korrekte – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov. MST kan altså ikke i tilbundsgående omfang (jf. nedenfor anførte bemærkninger), kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis på naturområdet, jf. habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsen, naturbeskyttelsesloven m.fl.”

Miljøstyrelsen fremsendte den 9/2-2022 sine supplerende bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse (Bilag 2). her anføres:

”MST har ved gennemgang af MKR for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter MSTs vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den MKR, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg. Der er i kommentarerne til udkastet til forslag til anlægsloven nedenfor henvist til en række af disse mangler.”

Den efterfølgende mangelliste er omfattende og fylder i alt 10 sider med lille skrifttype.

Den igangværende høring angår således reelt en retlig lovliggørelse af Vejdirektoratets mangelfulde MKV-2021, for så vidt angår de af Miljøstyrelsen påpegede mangler. Det kan dermed samtidig konkluderes, at Vejdirektoratet fuldt ud vidende om, at Miljøstyrelsen i 2021/2022 fandt perioden for kort til forsvarlig sagsoplysning, igen har iværksat en meget stram høringsfrist hen over julen – uden hensyntagen til, at berørte myndigheder, herunder den mest relevante myndighed af alle: Miljøstyrelsen, tidligere har gjort opmærksom på, at fristen ikke er passende for forsvarlig myndighedsbehandling.

Bilag 3

Miljøstyrelsen er naturligvis ikke eneste berørte myndighed. Aalborg Kommune er i særdeleshed også en berørt myndighed. Det fremgår af Mediernes dækning af sagen, at Aalborg Kommune vil anmode Transportministeriet og Vejdirektoratet om en forlængelse af høringsfristen i forbindelse med planerne for en tredje Limfjordsforbindelse, da de endelige hørings svar ellers skal behandles på et ordinært byrådsmøde den 22. januar 2024. (Se **Bilag 3**).

Det **gøres gældende**, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har sikret opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig for dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet, som varetages af andre berørte myndigheder.

3. Kravet om passende frist – kompleksitet og omfang

Det fremgår af Miljøministeriets vejledning, at fristen:

”bør fastsættes med behørigt hensyn til navnlig ferier, omfang mv.”¹

Tilsvarende anføres i Karnovs Noter til bestemmelsen:

”Der er tale om en minimumsfrist, og myndigheden skal ved fristfastsættelsen i det konkrete tilfælde tage højde for kompleksiteten og omfanget af det konkrete projekt, ligesom der ved fastsættelsen af fristen skal tages hensyn til, om høringen finder sted i længere ferieperioder, f.eks. jule- og sommerferie.”

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden, skal Vejdirektoratet tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er.

Egholmmotorvejen er et komplekst projekt, hvilket netop er årsagen – og har været offentligt angivet som årsagen til – at der var behov for den supplerende MKV-2023. Vejdirektoratets vurderinger i MKV-2021 var ikke fyldestgørende i 2021, jf. Miljøstyrelsens hørings svar, hvilket bevidner, at projektet tillige er meget komplekst for vejdirektoratet selv

Den passende frist skal derfor vurderes i lyset af miljøkonsekvensrapportens omfang, herunder dens sammenhæng med den supplerende miljøkonsekvensrapport fra 2021 og Miljøkonsekvensrapporten fra 2011. Til sammen er der tale om en høring, der angår et projekt omfattet en vurdering på samlet 1811 sider, indeholdt i

- supplerende Miljøkonsekvensrapport 2023 vedr. Egholmlinjen, 591 sider
- supplerende Miljøkonsekvensrapport 2021 vedr. Egholmlinjen, 531 sider,
- Miljøkonsekvensrapport 2011, del 1 og del 2, 689 sider.

Hertil kommer de mange underrapporter, der alene til den supplerende Miljøkonsekvensrapport 2023 angår yderligere 475 sider, bestående af En bilagsrapport, 382 sider, fravigelse for Bilag IV-arten

¹ Jf. Miljøministeriets udkast til vejledning om miljøvurdering af projekter, (2020), side 74

Bilag 3

Odder, 47 sider, Projektbeskrivelse, 10 sider, Opdaterede støjberegninger, 17 sider, Trafikberegninger, 8 sider, Klimamæssige konsekvenser, 6 sider, Samfundsøkonomiske beregninger, 5 sider.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har taget fornøden højde for projektets kompleksitet og omfang.

4. Kravet om passende frist – ferie og helligdage

Det fremgår af Miljøministeriets vejledning, at fristen:

”bør fastsættes med behørigt hensyn til navnlig ferier, omfang mv.”²

Tilsvarende anføres i Karnovs Noter til bestemmelsen:

”Der er tale om en minimumsfrist, og myndigheden skal ved fristfastsættelsen i det konkrete tilfælde tage højde for kompleksiteten og omfanget af det konkrete projekt, ligesom der ved fastsættelsen af fristen skal tages hensyn til, om høringsperioden finder sted i længere ferieperioder, f.eks. jule- og sommerferie.”

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har taget fornøden højde for, at høringsperioden er igangsat i julemåneden, herunder julens helligdage og juleferie med mange væsentlige nationale traditioner.

5. Afsluttende

Afsluttende bemærkes at sagsakterne (Bilag 1 og Bilag 2) viser, at den supplerende MKR-2023 reelt udgør en retlig lovliggørelse af den mangelfulde MKR-2021. Det fremgår af transportministerens pressemeddelelse den 2/3-2022 (Bilag 4), at Vejdirektoratet har vurderet dette:

”Anlægsloven var oprindeligt planlagt til fremsættelse i februar 2022, men Vejdirektoratet, der har ansvaret for de forudgående miljøkonsekvensvurderinger, har vurderet, at der er behov for mere tid til at sikre en tilstrækkelig belysning af visse dele af miljøkonsekvensvurderingerne.”

Det er ikke sandt. Det er Miljøstyrelsen, der har vurderet det.

I lyset af, at der er tale om en retlig lovliggørelse af en fejlbehæftet og mangelfuld rapport, skal landets øvrige myndigheder naturligvis være i stand til at besvare Vejdirektoratets høringer, under iagttagelse af almindelige sagsgange, herunder indkaldelsesfrister og udførelse af almindelige procedurer med medvirken fra fagligt personale. Dette nødvendiggør en høringsfrist af passende længde, der ikke inddrager ferier og helligdage. Navnlig skal Miljøstyrelsens arbejdsgange tilgodeses, idet det er Miljøstyrelsen der skal sikre iagttagelse af EU-direktiverne, der skal beskytte miljøet.

² Jf. Miljøministeriets udkast til vejledning om miljøvurdering af projekter, (2020), side 74

Bilag 3

Tilsvarende behov gælder for offentligheden, der tillige udgøres af foreninger, der skal sikre iagttagelse af vedtægter m.v. der sikre foreningsmæssigt lovlige høringssvar gennem de procedurer, der gælder herfor.

Derudover er der behov for at sikre offentlighedens adgang og tid til at sikre at oplysninger af relevans for høringen kommer ud til offentligheden. Der gøres så godt som intet fra Vejdirektoratets side, til at informere og oplyse borgerne – udover at offentliggøre rapporterne.

Vejdirektoratet offentliggør end ikke betids en tidsplan på sin hjemmeside, om hvornår høringen igangsættes, således at offentligheden kan forberede sig. Vejdirektoratet holder sine planer om offentliggørelses tidspunkter skjult for offentligheden, der må forsøge at indrette sig på rygter og anden håndsoplysninger.

I det lys findes en høringsfrist på 19-22 arbejdsdage i julemåneden ikke at have en passende længde. En høringsfrist på 30 dage for en supplerende Miljøkonsekvensrapport vedr. et så kompleks projekt og med et så omfattende materiale er heller ikke passende længde. Fristen bør end ikke fastsættes på 8 uger, da der er tale om en høring, der omfatter mere materiale og angår et mere komplekst projekt end sædvanlige projekter, der normalvis er underlagt 8 ugers høring, efter miljøvurderingsloven. Det bemærkes at VVM-direktivets frist er ”mindst 8 uger”.

En passende frist vedr. en Miljøkonsekvensrapport, der angår så omfattende et anlægsprojekt, der skal udmunde i en vedtagelse ved en anlægslov, må fastsættes i måneder. 3 måneder findes passende for den aktuelle rapport. Ellers afskæres offentligheden og berørte myndigheders adgang til at kan forberede sig på og opnå reel deltagelse.

Det forekommer som om Vejdirektoratet har mest fokus på at opfylde Transportforligets udmeldte tidsplan om fremsættelse af anlægslov til vedtagelse i februar 2023 og fysisk igangsættelse af projektet i 2025 er ikke et sagligt hensyn. Her henvises blot til pressemeddelelsen 2/3-2022 (**Bilag 4**), men dokumentationen for denne type udmeldinger er omfattende. Transportministeren meddeler således allerede inden de supplerende undersøgelser er lavet, at de ikke får nogen betydning for projektets igangsættelse. I pressemeddelelsen anføres

*”Framsættelsen af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse har været på lovprogrammet i 2021/2022, men udskydes til næste samling. (...) **De yderligere undersøgelser får ikke betydning for tidsplanen for selve anlægget, som først skal gå i gang i 2025.** (...)*

*Med aftalen om fremtidens infrastruktur fra juni 2021 blev regeringen enige med Radikale Venstre, Kristendemokraterne, Liberal Alliance, Venstre, Konservative, Nye Borgerlige og Dansk Folkeparti om at afsætte 7 milliarder kroner til en tredje forbindelse over Limfjorden. **Udskydelsen af fremsættelsen ændre ikke på aftalen og påvirker ikke den samlede tidsplan for 3. Limfjordsforbindelse.**”*

Tilliden til vejdirektoratets og Transportministerens saglighed påvirkes naturligvis negativt af den type udmeldinger.

Bilag 3

Det er i det hele ganske upassende og meget problematisk, at Vejdirektoratet og Transportministeren varetager politiske hensyn på bekostning af demokratiske hensyn, og nærmest tilstræber at forringe berørte myndigheder og offentlighedens deltagelse i vedtagelsesprocessen, for at fremskynde vedtagelse af et projekt, som et stort flertal af borgerne er modstandere af.

På det grundlag anmodes venligst om, at høringsfristen forlænges til 7. marts 2024.

Jeg skal – i lyset af den aktuelt korte høringsfrist - venligst anmode om svar på min anmodning inden juleferien.

Med venlig hilsen



Louise Faber
Formand
Advokat, Ph.d.

Medsendte Bilag

- Bilag 1** - 2022-01-13 Miljøministeriets Høringssvar
- Bilag 2** - 2022-02-09 Miljøministeriets Supplerende høringssvar
- Bilag 3** - 2023-12-11 TV2-Nord
- Bilag 4** - 2022-03-02 Transportministeriets pressemeddelelse

Til Vejdirektoratet
Og Transportministeriet

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Sendt per mail til
Vd@vd.dk og trm@trm.dk

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 18/12-2023

Jeres 2021-3128

Supplerende vedr. klage fremsendt den 15/12-2023 vedr. Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlin- jen – Høringsfristen er ikke passende

Borgerbevægelsens fremsendte en klage den 15/12-2023, hvor det anføres, at Aalborg Kommune havde anmodet om fristforlængelse til brug for udarbejdelse af høringssvar. Til dokumentation var vedlagt en artikel fra TV2-Nordsom Bilag 3. I artiklen anføres:

"Aalborg Kommune har på et byrådsmøde for kort tid siden besluttet sig for at anmode Transportministeriet og Vejdirektoratet om en forlængelse af høringsfristen i forbindelse med planerne for en tredje Limfjordsforbindelse, da de endelige høringssvar ellers skal behandles på et ordinært byrådsmøde den 22. januar 2024. Får byrådet ikke godkendt udsættelsen, vil der blive afholdt ekstraordinært byrådsmøde den 10. januar 2024."

Byrådets ønske om fristforlængelse er foranlediget af, at Vejdirektoratet har fastsat fristen for høring vedr. Miljøkonsekvensrapporten til den 11/1-2024, og at Transportministeren tillige har fastsat den samme frist for høringen af anlægsloven.

Artiklen er fremsendt som sagens **Bilag 3**. Bilag 3 kan af hensyn til klagens offentliggørelse på Folketingets hjemmeside udgå af klagen. I stedet fremsendes sagsbeskrivelsen vedr. Byrådets tillægsdagsorden den 11-12-2023 vedr. anmodningen om fristforlængelse som klagens **Bilag 5**. Referat af Byrådets beslutning fremsendes tillige som klagens **Bilag 6**.

Vejdirektoratet har endnu ikke har besvaret henvendelsen fra Aalborg Byråd eller klagen fra Borgerbevægelsen.

Det kan supplerende oplyses, at Transportministeren den 15/12-2023 gav afslag på Aalborg Byråds anmodning om fristforlængelse vedr. høring om anlægsloven. Af afslaget fremgår:

Bilag 4

"Jeg har forståelse for Aalborg Kommunes ønske om, at anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse kan være et punkt på kommunens ordinære møde d. 22. januar 2024.

Heroverfor står imidlertid, at det er planlagt, at anlægsloven for projektet kan fremsættes for Folketinget i anden halvdel af februar 2024. Med de processer der følger efter endt høring og forud for fremsættelsen af anlægsloven, herunder ikke mindst bearbejdning af modtagne høringsvar, leder det samlet til, at ønsket desværre ikke kan imødekomme. Derfor fastholdes fristen til den 11. januar 2024."

Transportministerens afslag medsendes som **Bilag 7**.

Transportministerens besvarelse vidner om, at Transportministeren vægter hensynet til sin egen tidsplan, om at anlægsloven for projektet skal kunne fremsættes for Folketinget i anden halvdel af februar 2024, højere end at de berørte myndigheders og miljøorganisationerne kan gennemgå høringsmaterialet.

Det er i den henseende uden betydning, at begrundelsen fra Transportministeren er, at der tillige er en tidskrævende proces med bearbejdning af høringsvar efter endt høring og forud for fremsættelsen af anlægsloven. Den korte tidsfrist modvirker forsat muligheden for kvalificerede høringsvar fra berørte myndigheder og miljøorganisationer. Høringsfristen skal tage tilstrækkeligt højde for sagsgange og behovet for adgang til faglige medarbejdere eller samarbejde på tværs af myndigheder og organisationer. Det er ikke muligt, når der er ferie og helligdage i store dele af høringsfristen.

Transportministerens heraf afledte pres på vejdirektoratet om Transportministerens tidsplan modvirker dermed vejlovens formål, om at sikre, at rapporten har en tilstrækkelig høj miljøbeskyttelsesstandard.

Det fastholdes derfor, at Vejdirektoratets høringsfrist fastsat til den 11/1-2023 vedr. Miljøkonsekvensrapporten er for kort.

En frist på i alt 3 måneder er passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Følgelig anmodes forsat om at fristen forlænges til 7/3-2024.

Med venlig hilsen



Louise Faber

Formand

Advokat, Ph.d.

Medsendte Bilag

Bilag 1 - 2022-01-13 Miljøministeriets Høringsvar

Bilag 2 - 2022-02-09 Miljøministeriets Supplerende høringsvar

Bilag 3 - 2023-12-11 TV2-Nord (kan udgå)

Bilag 4 - 2022-03-02 Transportministeriets pressemeddelelse

Bilag 5 - 2023-12-11 Byrådets tillægsgagsorden om evt. fristforlængelse, sagsbeskrivelse

Bilag 4

Bilag 6 - 2023-12-11 Referat af Byrådets beslutning vedr. punkt 8 om evt. fristforlængelse

Bilag 7 - 2023-12-15 Transportministerens afslag til Aalborg Kommune om fristforlængelse

Fra: Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>
Sendt: 20. december 2023 15:03
Til: borgerbevaegelsen@live.dk
Cc: Vejdirektoratet(VD)
Emne: Frist for fremsendelse af bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse.
Vedhæftede filer: Brev til Borgerbevægelsen.pdf

Kære Louise Faber

I forlængelse af vedlagte brev fra Transportministeriet, så skal jeg hermed meddele, at Vejdirektoratet fastholder høringsfristen for fremsendelse af bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Hvad angår Miljøstyrelsens muligheder for at kunne vurdere materialet inden for høringsfristen, så kan det oplyses at Miljøstyrelsen har været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår

Niels Fejer Christiansen
Projektchef
Vejplan og miljøafdelingen



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3694
Mobil +45 2259 3694

nfc@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.
[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Fra: Borgerbevægelsen Nej tak til vestlig motorvej <borgerbevaegelsen@live.dk>
Sendt: 15. december 2023 20:32
Til: Vejdirektoratet(VD) <vd@vd.dk>; TRM@trm.dk
Emne: Klage - Høringsfristen vedr. MKV-2023 Egholmmotorvej er ikke passende

Til Vejdirektoratet og til Transportministeren

Hermed fremsendes Klage fra Borgerbevægelsen over den høringsfrist, der er fastsat for offentligheden og berørte myndigheder i forhold til Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmmotorvejen.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at en høringsfrist på 19-22 arbejdsdage hverken overholder Vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6 eller VVM-direktivets artikel 6, stk. 6 og stk. 7.

Bilag 5

Fristen giver ikke Miljøstyrelsen og andre berørte myndigheder og miljøorganisationerne mulighed for at sikre, at rapporten har en tilstrækkelig høj miljøbeskyttelsesstandard. Der er ikke taget tilstrækkeligt højde for sagsgange og behovet for faglige medarbejdere i lyset af projektets kompleksitet og omfang eller periodens helligdage og ferie. Tvært imod er der varetaget usaglige hensyn til Transportministerens tidsplan for anlægslovens vedtagelse og projektets igangsættelse.

Borgerbevægelsen anser en frist på i alt 3 måneder for passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Følgelig anmodes om at fristen forlænges til 7/3-2024.

Min klage bedes besvaret inden jul.

Se venligst vedhæftede.



Borgerbevægelsen

Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand

Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Departementet

Borgerbevægelsen
Att.: Louise Faber

Sendt til: borgerbevaegelsen@live.dk

20. december 2023
2023-5802

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Kære Louise Faber

Ved brev af 15. december 2023 har du skrevet til henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet og klaget over Vejdirektoratets høringsfrist for bemærkninger til direktoratets høring over en supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse.

Du bemærker i dit brev, at en høring på i alt 35 dage, men hvor det på grund af jul og nytår betyder, at der reelt kun er 19 arbejdsdage til at gennemgå vurderingerne, er for kort.

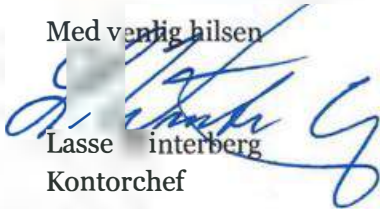
Transportministeriet skal hertil bemærke, at reglerne for miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg er i vejlovens¹ kapitel 2 a. Om høringer i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderinger følger det af vejlovens § 17 h, stk. 7, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en *supplerende miljøkonsekvensvurdering*, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den miljøkonsekvensvurdering, der nu er sendt i høring, er netop en supplerende miljøkonsekvensvurdering, som er udarbejdet da man i forbindelse med høringen i 2021-2022 konstaterede, at der var mangler i de foretagne miljøkonsekvensvurderinger. Det er disse mangler, som nu er håndteret af Vejdirektoratet, og som de har sendt i høring den 7. december 2023. Transportministeriet finder ikke anledning til at påtale over for Vejdirektoratet, at en høringsfrist på i alt 35 dage ikke skulle være tilstrækkeligt til at gennemgå direktoratets supplerende høring. Transportministeriet har derfor heller ikke til hensigt at ændre høringsfristen.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023

Transportministeriet sender en kopi af dette brev til Vejdirektoratet til orientering.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lasse Interberg', written over the typed name.

Lasse Interberg
Kontorchef

3. december 2021
2021-3128

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
tmm@tmm.dk
www.tmm.dk

Justitsministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet, Erhvervsministeriet, Indenrigs- og Boligministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Kulturministeriet og Forsvarsministeriet

Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Herved fremsendes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Lovforslaget bemyndiger transportministeren 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.

Baggrunden for lovforslaget er aftalen af 28. juni 2021 mellem regering, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035.

Lovforslaget skal være med til at udmønte infrastrukturplanen.

Lovforslaget med bemærkningerne er 114 sider. Ministerierne bør der være opmærksomme på, at det særligt skyldes, at afsnit 9 i de almindelige bemærkninger om miljø- og naturmæssige konsekvenser er langt (s. 42-84), da det indeholder en beskrivelse af de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger.

Transportministeriet forudsætter at ressourceministerierne inddrager egne styrelser i fornødent omfang, og at høringssvaret er afstemt hermed.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget **senest den 3. januar 2022**.

Høringssvar bedes sendt til arp@tmm.dk og tmm@tmm.dk.

Eventuelle spørgsmål vedrørende denne høring kan rettes til chefkonsulent Anders Petersen på arp@tmm.dk eller 20 69 79 95.

Bilag 7

Side 2/2

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Dato: 05-01-2022

Bemærkninger fra Hav og Vandmiljø

Udkast til lovforslag for anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er baseret på en gennemgribende opdatering af tidligere miljøvurderinger af en Limfjordsforbindelse i henholdsvis 2011 og 2014. Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021. MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart H&Vs vurdering, at MST er "berørt myndighed" i forhold til miljøvurdering af projektet.

Det bemærkes, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov desuden har været ret kort.

Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov. H&V kan altså ikke tilbunds gående kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med vandplanlægning og havstrategi i udkast til lovforslag.

H&V gør opmærksom på, at projektet, omfattet af det foreliggende udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, skal være i overensstemmelse med gældende vandplanlægning efter lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser og gældende havstrategi efter lov om havstrategi.

H&V har med ovenstående forbehold umiddelbart noteret følgende:

Vandområde 235 er i ikke god kemisk tilstand pga. overskridelser af miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer i både biota (BDE, bly og kviksølv) og sediment (nonylphenoler). Fsva. nonylphenoler fremgår der ikke umiddelbart – hverken i det fremsendte materiale eller i den tilgængelige MKR på Vejdirektoratets hjemmeside – en vurdering af potentielle påvirkninger fra sedimentspredning ved anlægsarbejdet.

Det vej- og regnvand, som ledes til recipient, kan også indeholde nonylphenoler, hvorfor begrænsning af tilførsel af nonylphenoler i driftsfasen også bør inkluderes i vurdering af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen, herunder forbuddet mod forringelse af målsatte vandområders tilstand og mulighed for at opnå og/eller fastholde målopfyldelse i indsatsbekendtgørelsens § 8.

Tilstandsvurderinger for kystvande og grundvand er senest fastlagt og offentliggjort i juli 2021 (<https://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=vandrammedirektiv3tilstand2021>).

Tilstandsvurderingerne angiver oplysninger vedr. økologisk og kemisk tilstand, blandt andet for miljøfarlige forurenende stoffer i kystvande, samt miljømål.

Beskrivelse og vurdering af projektets konsekvenser for vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder i udkastet til lovforslag fremstår på baggrund af ovenstående som værende ufuldstændige.

H&V gør opmærksom på, at afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger i udkast til lovforslag helt mangler beskrivelse af lov om havstrategi.

Bilag 9

Til: Betina Kiebe Rasmussen (betkr@mst.dk)
Fra: Anette Maria Christensen (anemc@mst.dk)
Titel: Sv: H&V høringssvar - Transportministeriet - Ministeriel høring af forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 37821) (MIM Id nr.: 121650)
Sendt: 07-01-2022 14:30
Bilag: Ministeriel høring.pdf; Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.pdf; Svardokument H&V - forslag til lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse - Intern høring.docx;

Kære Betina og Jura,

Jura har anmodet Hav og Vandmiljø (H&V) om bemærkninger til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

H&V har en række bemærkninger, som fremgår af vedhæftede svardokument.

Kort opsummeret gør H&V opmærksom på, at Miljøstyrelsen, herunder H&V, ikke har haft miljøkonsekvensrapporten i høring, Ydermere er høringsperioden for nærværende forslag til anlægslov meget kort, og H&V har derfor ikke haft mulighed for at gennemgå det tilsendte materiale og de tilgrundlæggende miljøvurderinger i det fornødne omfang.

Det betyder, at H&V ikke kan vurdere på et fuldt grundlag, hvorvidt vurderinger og konklusioner fra miljøkonsekvensrapporten er fyldestgørende gengivet i det foreliggende udkast til anlægsloven, ligesom styrelsen ikke kan vurdere, hvorvidt de vurderinger af miljømæssige konsekvenser og projektets overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi, der er tilvejebragt med miljøkonsekvensrapporten, er et tilstrækkeligt grundlag for forslaget til anlægslov.

H&V gør dog opmærksom på enkelte umiddelbare mangler i de i udkastet til lovforslag opsummerede vurderinger af projektets overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

H&V vurderer, at det færdige svar bør forelægges for direktionen, evt. bare til orientering.

Venlig hilsen

Anette Maria Christensen
AC tekniker | Hav & Vandmiljø
+45 29 31 34 13 | anemc@mst.dk

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Miljøstyrelsens overordnede bemærkninger til 3. Limfjordsforbindelse vedr. naturbeskyttelsesdirektiverne

MST bemærker indledningsvist, at MST ikke har haft miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse i høring tidligere i forløbet og at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov, set i den sammenhæng, har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt fuldt ud at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er fagligt korrekte – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov. MST kan altså ikke i tilbundsående omfang (jf. nedenfor anførte bemærkninger), kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis på naturområdet, jf. habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsen, naturbeskyttelsesloven m.fl.

MST har med ovenstående forbehold umiddelbart noteret følgende:

Væsentlighedsvurdering:

- Der er tre fugle på udpegningsgrundlaget, som er ikke omfattet af vurderingen (s. 14/33). Det drejer sig om fiskeørn, blå kærhøg og dværgerterne.
- MST vurderer, at en væsentlighedsvurdering ikke er tilstrækkelig, men at der bør laves en Natura 2000-konsekvensvurdering for følgende forhold:

1) Det fremgår af væsentlighedsvurderingen, at gravearbejdet i Limfjorden syd for Egholm vil finde sted i perioden november til marts, da det vurderes at frigivelsen af næringsstoffer i forårs- og sommerperioden kan medfører opblomstring af fytoplankton (s. 44/33). Væsentlighedsvurderingen beskriver dette som en projektforsudsætning. Med udgangspunkt i den eksisterende praksis omkring væsentlighedsvurderinger, er der efter Miljøstyrelsens opfattelse tale om en aktivitet, der har karakter af en afværgeforanstaltning, og at der derfor bør laves en fuld konsekvensvurdering.

2) Odder er på udpegningsgrundlag i N15 (omfatter vestlig del af Egholm). At der anlægges faunapassager under motorvejen på den østlige del af Egholm for at sikre, at Odder kan krydse vejen, anser MST for at være en afværgeforanstaltning.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse vedr. Vesterhav Syd Havmøllepark landanlæg præciseret følgende: "Selve det forhold, at der i forbindelse med en væsentlighedsvurdering tages hensyn til foranstaltninger med henblik på at undgå eller reducere et projekts skadelige virkninger på et Natura 2000-område, forudsætter således, at en væsentlig påvirkning af lokaliteten må anses for sandsynlig, og dermed, at der skal foretages en fuld konsekvensvurdering." (<https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/6bae6eb4-2be0-4319-a6d2-bfcdbagea2c3?highlight=vesterhav%20syd>)

Miljøkonsekvensrapport, bilag IV-arter

- Ifølge rapporten planlægges der yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for odder og flagermus. Det, at undersøgelserne ikke er foretaget på forhånd, gør det svært at vurdere om det kan afvises, at projektet vil skade yngle-/rastesteder for flagermus og odder. Det gør det ligeledes svært at vurdere om der på nuværende tidspunkt er foretaget de nødvendige besigtigelser og vurderinger, eller om nogle af disse kan udskydes.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse vedr. Baltic Pipe-projektet bemærket, "...at habitatvejledningens omtale af muligheden for at udskyde en vurdering forudsætter, at bilag IV-hensynet varetages i forbindelse med efterfølgende tilladelser." (<https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8027f331-6db4-4b88-9876-e7e4767c19e9>)

Herved kompenseres for tab af yngle- og rastesteder på længere sigt.

MST gør opmærksom på, at projekters indgriben i beskyttede arters økologiske funktionalitet, somme tider kan imødekommes ved brug af afværgeforanstaltninger. Det forudsætter dog, at erstatningsbiotopen er etableret og fungerende forud for, at det eksisterende yngle- og rastested nedlægges. Denne forudsætning ses ikke imødekommet ved udpegning af veterantræer, der på sigt vil udvikle sig til potentielle yngle-/rastesteder. Se afsnit 2.3.4.d i Vejledning om streng beskyttelse af dyrearter af fællesskabsbetydning i henhold til habitatdirektivet for uddybning - [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=PI_COM:C\(2021\)7301&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=PI_COM:C(2021)7301&from=EN).

Afslutningsvist understreger MST, at ovenstående identificerede problemstillinger er med forbehold for, at en nærmere gennemgang af miljøkonsekvensrapporten vil kunne identificere yderligere problemstillinger, der skal adresseres.

Transportministeriet

Jura

J.nr. 2021-3701

Ref. SIKJL

Den 13. januar 2022

Høring vedr. udkast til lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse

Miljøministeriet sender hermed bemærkninger i anledning af høringsbrevet inkl. bilag af 3. december 2021. Det bemærkes, at Miljøministeriet sendte et brev om denne høring allerede den 10. januar 2022, som dette hørings svar altså supplerer og udbygger.

Bemærkninger til lovforslagets afgrænsning af projektet i forhold til råstofindvinding

Indledningsvist bemærkes, at projektbeskrivelsen i lovforslagets § 1 fremstår pga. bestemmelsens stk. 1, nr. 5, meget bred og uklar i forhold til hvilke aktiviteter og dispositioner, der omfattes af projektet og dermed lovforslagets anvendelsesområde. Den upræcise formulering af projektafgrænsning i stk. 1, nr. 5, betyder, at lovens projektbegreb ikke kan fastlægges på klar og entydig vis. En præcis og klar projektafgrænsning er af væsentlig betydning for fortolkning af lovforslagets øvrige bestemmelser og for afklaring af lovforslagets rækkevidde. Projektafgrænsningen har tillige betydning for hvilke aktiviteter, der skal omfattes af projektets VVM-redegørelse.

I forhold til spørgsmålet om indvinding af råstoffer til brug for projektet skaber § 1, stk. 1, nr. 5, usikkerhed om, hvorvidt råstofindvindingsprojekter uden for selve anlægsprojektets område skal anses for en del af det samlede projekt i anlægslovens forstand eller, om råstofindvindingen falder uden for lovforslagets projektbegreb, og i stedet skal anses for et selvstændigt projekt, der afledes af anlægsprojektet.

I bemærkningerne til § 1 (lovforslaget s. 93) henvises til, at ”Transportministeren bemyndiges samtidig til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt (...) 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. 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, med mindre anden lovgivning er fraveget, jf. lovforslagets § 5.”

Bilag 11

Det bemærkes, at de opregnede dispositioner ikke er udtømmende, og at ordlyden derfor ikke klart angiver hvilke dispositioner, der omfattes af projektbegrebet.

Ordlyden af og bemærkningerne til lovforslagets øvrige bestemmelser sammenholdt med indholdet af VVM-vurderingen indikerer imidlertid, at det ikke har været Transportministeriets hensigt at anse råstofindvindingen som en del af selve anlægsprojektet:

I lovforslagets § 2 fastlægges, at ”Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. dog § 3.” Hertil bemærkes det, at råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke er behandlet i den oprindelige VVM-redegørelse eller i den senere VVM-opdatering af Egholm-linjeføringen.

I lovforslagets § 5 opregnes en række hjemler for godkendelser og dispositioner, som fraviges med lovforslaget. Heri indgår ikke tilladelser til råstofindvinding til brug for projektet.

Endvidere skal nævnes, at Vejdirektoratet på side 59 i høringsnotat om den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for Egholm-linje på spørgsmål om vurderingen af påvirkning fra råstofindvinding til projektet svarer, at ”I miljøkonsekvensrapporten kapitel 24, er det beskrevet hvilke råstofgrave, der ligger i nærheden af projektet. Her er vist et kort med placeringen af nuværende råstofgrave samt interesseområder, som kan være fremtidige råstofgrave. Vejdirektoratet har ikke mulighed for at fastlægge hverken hvilken råstofgrav eller hvilken rute en entreprenør vælger at benytte for lastbiltransporter til og fra projektområdet.”

På det grundlag må det antages, at råstofindvinding til brug for anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke er en del af anlægslovens projektbegreb. Det betyder ligeledes, at det må antages, at fravigelse af dispensationskrav efter naturbeskyttelseslovens § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, ikke gælder i forbindelse med en tilladelse fra regionen til råstofindvinding til brug for projektet i tilfælde af, at der skal etableres et nyt graveområde med henblik på at forsyne anlægsprojektet med råstoffer.

Disse forhold fremgår imidlertid ikke klart af lovforslaget, og bør derfor præciseres i selve lovteksten eller – som minimum – i forslagets bemærkninger. Såfremt de her nævnte antagelser ikke er korrekte, men at det derimod er hensigten, at råstofindvinding til brug for projektet skal anses for omfattet af projektbegrebet, jf. § 1, skal det bemærkes, at råstofindvinding og påvirkningerne heraf skal være omfattet af VVM-redegørelsen.

Bemærkninger til overvejelser om nyttiggørelse af opgravet havbundssediment

Det bemærkes, at det i VVM-redegørelsen er oplyst, at opgravet havsediment skal deponeres, da materialet ikke er egnet til nyttiggørelse eller klappning. Det bør dog ud fra ressourcebetragtninger fremgå af kravene til gennemførelsen af projektet, at entreprenøren inden deponering skal undersøge mulighederne for nyttiggørelse af materialet.

Bemærkninger til forslag til afskæring af klageadgang for afgørelsen truffet efter råstofloven

I lovforslagets § 6, stk. 1, fastlægges, at afgørelser vedrørende anlægsprojektet truffet efter en række love, herunder lov om råstoffer, ikke kan påklages til anden myndighed. Ifølge ordlyden indebærer bestemmelsen således, at der ikke vil være adgang til at klage over en afgørelse om tilladelse til råstofindvinding til brug for anlægsprojektet. Lovforslaget præciserer ikke nærmere i forhold til hvilke hjemmelsbestemmelser i råstofloven klageadgangen er afskåret. Som bestemmelsen er formuleret omfattes således både tilladelse til landbaseret råstofindvinding meddelt af regionen, havbaseret råstofindvinding meddelt af Miljøstyrelsen¹ og tilladelse til nyttiggørelse af opgravet havsediment, som ligeledes meddeles af Miljøstyrelsen.

Det må antages, at da nyttiggørelse af havsediment og marin råstofindvinding ikke er behandlet i VVM-redegørelsen eller lovforslaget, tager forslaget om afskæring af klageadgang sigte på den situation, at der søges om etablering af nye graveområder på land med henblik på at forsyne anlægsprojektet. Dette bør præciseres i bestemmelsen.

Til forslaget om afskæring af klageadgang skal det bemærkes, at VVM-rapporten henviser til en række nuværende råstofgrave samt interesseområder, som kan være fremtidige råstofgrave, men at det i øvrigt ikke er muligt at fastlægge hvilke områder, der vil skulle forsyne projektet med råstoffer. Hverken VVM-undersøgelsen eller lovforslaget indeholder nærmere overvejelser om påvirkningen af miljø- og nabointeresser.

Tilladelse til etablering af råstofgrave indebærer, at der skal foretages en række vurderinger af påvirkninger af miljøet og andre interesser i området, ligesom en råstoffilladelse kan forudsætte kommunens tilladelser og dispensationer efter anden lovgivning. Dertil kommer, at etablering af nye graveområder potentielt kan medføre betydelig påvirkning og gener for de umiddelbare naboer og lokalområdet i øvrigt. I lovforslagets afsnit 9.18.2 "Konsekvenser i anlægsfasen" redegøres der for, at der ikke forventes problemer i forhold til at sikre råstofforsyningen. Det oplyses bl.a., at der kan genbruges projektjord, og i VVM-rapporten peges der på

¹ Det antages i øvrigt, at det er vurderet, at råstofindvinding på havet til brug for projektet ikke er relevant.

Bilag 11

flere muligheder i regionen for at skaffe råstoffer, herunder fra eksisterende råstofgrave.

Bemærkninger vedr. naturbeskyttelse

Miljøministeriet bemærker, at der i lovforslagets bemærkninger s. 28 bør henvises til den gældende lovbekendtgørelse af naturbeskyttelsesloven.

Implementeringsnotens henvisning til fuglebeskyttelsesdirektivet tager ikke højde for, at fuglebeskyttelsesdirektivet har været ændret flere gange, så der bør stå: ”som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning...”

I relation til implementeringsnoten bør det fremgå klart af bemærkningerne, hvilke dele af naturdirektiverne, som implementeres direkte ved anlægsloven, og hvordan de er implementeret (Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, habitatdirektivets artikel 12, fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5? eller kun HD artikel 6, stk. 3, som også gælder for fuglebeskyttelsesområder?).

Husk at loven skal notificeres i MNE-databasen som en retsakt, der implementerer naturdirektiverne, jf. implementeringsnoten.

Ad § 5 bemærkes, at det bør fremgå klart af bemærkningerne, om der alene er tale om fravigelse af myndighedskompetencen og overførsel til anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet), eller om der også er tale om fravigelse i forhold til beskyttelsesniveau og praksis, og hvordan det i øvrigt sikres, at gældende praksis for fravigelse efter naturbeskyttelsesloven overholdes. Der står flere steder, at bestemmelsen i § 5 ikke har betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser, idet hensynene varetages af Vejdirektoratet, som skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Der står også, at disse rammer samlet sikrer varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser, og at administrative tilladelser ikke vil bidrage til et øget beskyttelsesniveau. Da det ikke fremgår af bemærkningerne, hvilket beskyttelsesniveau der er, og hvilke hensyn der normalt varetages, hvordan kan det så varetage disse hensyn? Formålet med de administrative tilladelser er normalt at sikre et beskyttelsesniveau, som i visse tilfælde har direktivophæng, ikke nødvendigvis at øge beskyttelsesniveauet, men hvordan sikres det, at beskyttelsesniveauet ikke forringes, og at eventuelle bagvedliggende direktivforpligtelser ikke overtrædes? Flere af bestemmelserne i NBL implementerer dele af naturdirektiverne og skal administreres inden for direktivernes rammer, hvilket ikke synes at fremgå.

Det er uklart, hvad forskellen mellem § 5, stk. 1, (kræver ikke tilladelse) og § 5, stk. 2, (finder ikke anvendelse) er.

Miljøministeriet noterer sig, at lovforslagets § 5, stk. 1, bl.a. generelt fraviger de almindelige krav om dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, og 2, herunder vedr. bygge- og beskyttelseslinjer og § 3-natur. Bestemmelsen fraviger endvidere bl.a. kravet om dispensation fra fredningsnævnet fra en foreslået eller fastsat fredning. Miljøministeriet bemærker hertil, at det bør overvejes at redegøre

Bilag 11

mere konkret for, hvilke § 3-områder, bygge- eller beskyttelseslinjer, fredninger etc. anlægsarbejdet konkret vil påvirke, og som derfor nødvendiggør fravigelsen af reglerne, samt hvordan hensynene bag sikres. Dette fremgår ikke klart af lovforslaget.

Det er uklart, hvad det betyder, at hensynene bag § 5, stk. 1 og 2, varetages, og hvordan de varetages. Det fremgår ikke tydeligt af de specielle bemærkninger, som blot henviser til ”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.”

I afsnit 3.6.1 (gældende ret) står der, at ”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.”

Miljøministeriet bemærker, at det bør fremgå klart, hvilke regler der fraviges med lovforslaget, og hvilke der bare er nævnt, men som ikke fraviges, fx nævnes naturbeskyttelseslovens § 20 uden at det fremgår, at denne bestemmelse fraviges.

Gældende ret ift. Natura 2000-områder og artsbeskyttelsen er ikke beskrevet under afsnit 3.6.1 om gældende ret. Der bør være en beskrivelse af beskyttelsen af Natura 2000-områder (som minimum artikel 6, stk. 3) og af beskyttelsen af arter og deres levesteder (habitatdirektivets artikel 12, fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5, naturbeskyttelseslovens § 29 a, jagtlovens § 6 a og artsfredningsbekendtgørelsen samt de regler om artsbeskyttelse, som normalt er fastsat i sektorlovgivningen, jf. fx habitatbekendtgørelsens §§ 10 og 11.)

Se fx Forslag til Lov om projektering og anlæg af en energiø i Nordsøen, almindelige bemærkninger afsnit 3.3:
https://www.ft.dk/ripdf/samling/20211/Lovforslag/L29/20211_L29_som_fremst.pdf

Beskrivelsen under afsnit 10 om forholdet til EU-retten i afsnit 10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet indeholder dele heraf, men det bør fremgå tydeligere under beskrivelsen af gældende ret og overvejelser om den foreslåede ordning, at lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og bemærkningerne udgør det faglige grundlag og begrundelserne for godkendelsen.

Se fx Høvsøre lovforslaget:
https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l198/20171_l198_som_fremst.pdf

Det samme gør sig gældende for artsbeskyttelsen, som ikke er fyldestgørende beskrevet under afsnit 10.2., og hvor det ikke klart fremgår, om vurderingen er foretaget på grundlag af de nævnte nationale regler eller direkte i medfør af direktivet, og hvor det er uklart, om der sker en fravigelse, jf. sætningen: ”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.” Implementerer lovforslaget fuglebeskyttelsesdirektivet og i givet fald hvor og hvordan, eller er det de nationale regler, der gælder?

Artsbeskyttelsen er ikke kun gennemført ved de angivne bestemmelser, og det er ikke muligt ud fra lovforslaget at afgøre, om det er korrekt, at projektet kan gennemføres inden for rammerne af gældende ret og direktivforpligtelser, jf. sætningen ”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.”

Er det en afgørelse efter de angivne bestemmelser? Jagt og vildtforvaltningsloven omtales ikke konsekvent som enten jagtloven, som angivet indledningsvist, eller jagt og vildtforvaltningsloven.

Bemærkninger vedr. støjbelastning

I afsnit 9.5 bør antallet af støjbelastede boliger i driftsfasen som følge af projektet beskrives ligesom reduktionen af antal støjbelastede boliger som følge af de anførte afværgeforanstaltninger. Desuden bør det beskrives hvor høje støjbelastninger, der kan blive tale om, evt. som antal støjbelastede boliger opgjort i 5 dB intervaller. I det omfang tallene ikke kan opgøres eksakt, idet de støjdæpende foranstaltninger først detailprojekteres på et senere tidspunkt, bør antallet af boliger anføres i størrelsesordener eller intervaller.

I det sammenfattende skema i afsnit 11 er der som positiv konsekvens anført færre udgifter til sygehuse pga. færre trafikuheld. I den forbindelse bør der som negativ konsekvens tillige anføres øgede udgifter til sundhedsvæsenet pga. helbredseffekter som følge af forøget støjbelastning.

Bemærkninger vedr. overdragelse af beføjelser i henhold til vandløbsloven

Lovforslagets § 6, stk. 3, vil kunne bemyndige transportministeren med kommunalbestyrelsernes beføjelser efter bl.a. vandløbsloven.

Transportministerens administration af vandløbsloven skal være i overensstemmelse med vandløbslovens formål i § 1, stk. 1 og 2, om sikring af afledning af vand og hensyntagen til de miljømæssige krav til vandløbskvaliteten, der gælder efter anden lovgivning. Det vil bl.a. sige lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser om henholdsvis mål og indsatsprogrammer, som er en implementering af vandrammedirektivet.

Bemærkninger vedr. mål efter vandrammedirektivet og havstrategidirektivet

I afsnit 9.15 hæfter Miljøministeriet sig ved brugen af udtrykket ”god miljøtilstand” på s. 70-72 i beskrivelsen af de målsatte vandområder. Vandrammedirektivet forpligter medlemsstaterne til at sikre, at alle overfladevandområder opnår god økologisk og god kemisk tilstand og alle grundvandsforekomster god kvantitativ og god kemisk tilstand. God tilstand er nået for overfladevand, når både den økologiske tilstand og den kemiske tilstand i det mindste er god. God tilstand er nået for grundvand, når både den kvantitative og den kemiske tilstand i det mindste er god. Havstrategidirektivets mål om god miljøtilstand supplerer vandrammedirektivets mål om god tilstand således at begge mål skal være opfyldt, der hvor direktiverne har samme anvendelsesområde, f.eks. den kystnære del af havet.

Det fremgår af forslaget afsnit 10.4 om Vandrammedirektivet på s. 89, at der umiddelbart ikke synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen, og at dette vil afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

Bemærkning vedr. detailprojekteringen ift. vandrammedirektivet

Miljøministeriet bemærker, at detailprojekteringen kun kan udføres under hensyntagen til vandrammedirektivets krav om forebyggelse af forringelse af vandtilstanden og sikring af opfyldelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

For så vidt angår alle faser i anlægsprojektet bemærkes, at involverede myndigheders administration af lovgivning ikke må føre til forringelse af overfladevandområder og grundvandsforekomster og det skal sikres, at opfyldelse af de miljømål, som gælder, ikke forhindres.

Den relevante gennemførelse af vandrammedirektivet findes i § 4 i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster og § 7 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet:

- Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau,
- Den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt,
- Ændringerne skal være begrundet i væsentlig samfundsinteresser, og
- Der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning.

Fravigelse kræver konkret tilladelse fra den kompetente myndighed.

Bilag 11

Overordnede bemærkninger vedr. vandmiljø og vandplanlægning

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at projektet, omfattet af det foreliggende udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, skal være i overensstemmelse med gældende vandplanlægning efter lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser og gældende havstrategi efter lov om havstrategi.

Miljøstyrelsen har med ovenstående forbehold umiddelbart noteret følgende:

- Vandområde 235 er i ikke god kemisk tilstand pga. overskridelser af miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer i både biota (BDE, bly og kviksølv) og sediment (nonylphenoler). Fsva. nonylphenoler fremgår der ikke umiddelbart – hverken i det fremsendte materiale eller i den tilgængelige MKR på Vejdirektoratets hjemmeside – en vurdering af potentielle påvirkninger fra sedimentspredning ved anlægsarbejdet.
- Det vej- og regnvand, som ledes til recipient, kan også indeholde nonylphenoler, hvorfor begrænsning af tilførsel af nonylphenoler i driftsfasen også bør inkluderes i vurdering af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen, herunder forbuddet mod forringelse af målsatte vandområders tilstand og mulighed for at opnå og/eller fastholde målopfyldelse i indsatsbekendtgørelsens § 8.
- Tilstandsvurderinger for kystvande og grundvand er senest fastlagt og offentliggjort i juli 2021 (<https://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=vandrammedirektiv3tilstand2021>). Tilstandsvurderingerne angiver oplysninger vedr. økologisk og kemisk tilstand, blandt andet for miljøfarlige forurenende stoffer i kystvande, samt miljømål.
- Beskrivelse og vurdering af projektets konsekvenser for vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder i udkastet til lovforslag fremstår på baggrund af ovenstående som værende ufuldstændige.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger i udkast til lovforslag helt mangler beskrivelse af lov om havstrategi.

Bemærkninger vedr. kystbeskyttelse

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

Endvidere gør Kystdirektoratet opmærksom på, at det bør overvejes, om reglerne om strandbeskyttelse i naturbeskyttelseslovens § 15 også bør være omfattet. Af det

Bilag 11

fremsendte materiale fremgår det ikke tydeligt, hvilket anlægsarbejde der skal udføres inden for strandbeskyttelseslinjen, men dette kan med fordel afklares.

Det skal endvidere bemærkes, at der i høringssvaret ikke er foretaget vurderinger af de tekniske løsninger, da det ikke klart fremgår af det fremsendte materiale, hvordan anlægsarbejdet skal etableres og udføres.

Generel bemærkning fra Miljøstyrelsen

Udkast til lovforslag for anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er baseret på en gennemgribende opdatering af tidligere miljøvurderinger af en Limfjordsforbindelse i henholdsvis 2011 og 2014. Denne opdaterede miljøvurdering for en 3. Limfjordsforbindelse er et vigtigt grundlag for forslaget til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse.

Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021. MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart MST's vurdering, at MST er "berørt myndighed" i forhold til miljøvurdering af projektet, og at MST i den forbindelse burde have været hørt.

Det bemærkes i forlængelse af ovenstående, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

Miljøministeriet skal bemærke, at der er igangsat dialog med Transportministeriet om ovennævnte miljøvurderinger med henblik på at sikre relevant miljøfaglig kvalificering af disse inden lovforslagets behandling i Folketinget.

Med venlig hilsen

Simon Kjølby Larsen
Chefkonsulent

Udkast til forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse (Egholm)
Supplerende bemærkninger til udkast for anlægslov på baggrund af gennemgang af opdateret MKR for projektet

Dato: 09-02-2022

Supplerende bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse fra Hav- og Vandmiljø

Miljøstyrelsens (MST) enhed for Hav- og Vandmiljø (HOV) bidrog primo januar 2022 til foreløbige bemærkninger fra MST til udkast til lovforslaget for anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse, enhedens bemærkninger er gengivet i MSTs svar på Departementets bestilling af bemærkninger. MSTs svar af 7. januar 2022 er vedlagt.

De nu vedlagte bemærkninger fra HOV er baseret på en gennemgang af den (delvist) opdaterede miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse, der var i offentlig, men ikke myndighedshøring, marts-april 2021. HOV's gennemgang af MKR har haft til formål at afklare, om der i MKR for projektet af 3. Limfjordsforbindelse er redegjort for vurderinger af projektets forenelighed med vandplanlægningen og havstrategien, og om disse vurderinger er valide. HOV har endvidere påset, om projektet vil være i konflikt med overvågningsprogrammet NOVANA eller overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

Særligt om MKR for projektet 3. Limfjordsforbindelse

Ved vurdering af en MKR og udkast til MKR for projekter er Hav og Vandmiljø's grundlag følgende:

Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af § 8 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen), at offentlige myndigheder ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Lov om havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at opnå eller fastholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. Det følger af havstrategilovens § 18, at offentlige myndigheder er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes i havstrategien.

Miljøkonsekvensrapporten (MKR) skal derfor redegøre for påvirkningen af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og af danske havområder i tilstrækkelig grad til, at miljømyndigheden og de berørte myndigheder kan vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige.

Miljøkonsekvensrapporten skal bl.a. redegøre for:

- de faktuelle og retlige forhold, der gælder for målsatte vandforekomster – overfladevandområder og grundvandsforekomster, herunder miljømål, tilstand og indsats. Den direkte og indirekte påvirkning af de biologiske kvalitetselementer samt de understøttende fysisk-kemiske og hydromorfologiske kvalitetselementer skal inddrages i en sådan vurdering. Der henvises til kapitel 8 i Vejledning til

Bilag 12

bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter <https://mst.dk/media/133301/bilag-1-vejledning-4-juli-2017.pdf> og udkast til ny vejledning <https://mim.dk/media/225714/udkast-vejledning-til-indsatsprogram-vp3.pdf> samt udkast til vandområdeplaner (2021-2027) offentliggjort december 2021 <https://mim.dk/media/226716/vandomraadeplanerne-2021-2027.pdf> og Miljøgis for planerne <https://miljogis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021> miljøtilstand i berørt havområde og påvirkning af havstrategiens deskriptorer 1-11. Der henvises til Danmarks Havstrategi II https://mim.dk/media/216857/hslj_foerste_del_-_endelig_udgave.pdf og til <https://mim.dk/natur/hav/> overensstemmelse med overvågningsprogrammet NOVANA og overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

MST har ved gennemgang af MKR for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter MSTs vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den MKR, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg. Der er i kommentarerne til udkastet til forslag til anlægsloven nedenfor henvist til en række af disse mangler.

Bemærkninger til udkast til lovforslag om anlæg af 3. Limfjordforbindelse

HOV kommenterer med det væsentlige forbehold, at en række vurderinger af forholdet til vandplanlægningen er ufuldstændige, hvilket indebærer, at vurderinger og konklusioner i lovforslagets bemærkninger for samme forhold på tilsvarende vis er ufuldstændige.

Udkast til lovforslag	Bemærkning	Initialer for medarbejder i HOV
Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 5, side 1 - og de specielle bemærkninger til § 1, side 92-93	Forslagets § 1 har følgende ordlyd: ” § 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 Møhlholmsvej 5) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet for en 3. Limfjordsforbindelse.”	HOV DBS
	Det er uklart, hvad nr. 5 dækker i forhold til nr. 1-4. Er det en opsamling for en sikkerheds skyld, som kan dække alt, eller er nr. 5 tænkt sådan, at nr. 5 overflødiggør nr. 1-4 og dækker en hvilken som helt disposition for at virkeliggøre projektet.	

Bilag 12

Det fremgår heller ikke tydeligt af de specielle bemærkninger, hvor der som eksempler på nødvendige dispositioner er angivet følgende:

"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."

Dvs bl.a. de dele af projektet, der er nævnt under § 1, nr. 1-4.

Det foreslås, at § 1 præciseres, således at det tydeliggøres, hvad anlægsprojektets hovedelementer er, og at "bestemmelsen om de "nødvendige dispositioner" indeholder en henvisning til disse elementer, se eksempelvis § 1 i lov om Lynetteholm.

Lovforslagets
bestemmelser
Kapitel 3, § 4,
Side 2

Kapitel 3 har overskriften "Varetagelse af naturhensyn" og § 4 følgende ordlyd:

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

Men afværgeforeanstaltninger fastsættes og gennemføres ikke alene for at varetage naturhensyn – og modsat, så skal naturhensyn også varetages af transportministeren efter § 5, stk. 3. Mao er overskriften ikke helt retvisende.

Det foreslås, at § 4, bliver stk. 2 i § 2, hvorefter behovet for et særskilt kapitel til bestemmelsen også bortfalder.

Lovforslagets
bestemmelser
side 1-5

Der er ingen bestemmelse om delegation fra transportministeren til Vejdirektoratet.

Der er ingen bestemmelser om tilsyn med og håndhævelse af overtrædelser af lovens bestemmelser og i den sammenhæng de krav og vilkår, der følger af de gennemførte vurderinger af konsekvenserne for miljø og natur.

**Lovforslagets
almindelige
bemærkninger
Afsnit 2.
Lovforslagets
baggrund**

Det fremgår, at det følger af den politiske aftale om infrastruktur, at "Vejdirektoratet i 2025 kan igangsætte detailprojektering og anlæg af den 20 km lange motorvej vest om Aalborg."

Dette kan medføre en særskilt problemstilling i forhold til vurderingerne af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen.

DBS

DBS

DBS

Miljøkonsekvensrapporten for projektet er gennemført i 2019-20 – og suppleres forventeligt primo 2022, men den egentlige detailprojektering iværksættes først i 2025 og anlægsarbejdet begyndes efter det oplyste forventeligt først i 2028.

Det indebærer, at vurderinger af tilstand og potentiale for målopfyldelse i forhold til fastsatte miljømål kan have ændret sig væsentligt, når detailprojektering henholdsvis anlægsarbejderne begyndes. Det bemærkes her, at der forventeligt vil blive offentliggjort nye vurderinger af målsatte overfladevandområders og grundvandforekomstens tilstand ultimo 2025 og 2026. Dette indebærer en situation, der kan sammenlignes med de kontinuitetsbrud, der nu er reguleret i hovedlovene på miljøområdet, og kan betyde, at det vil være nødvendigt at opdatere vurderingerne af påvirkningerne og overensstemmelse med vandplanlægningen i forbindelse med detailprojektering og ansøgninger om tilladelser efter f.eks. miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven.

Dette forhold er ikke beskrevet, men bør beskrives i lovforslaget.

Følgende kan inddrages til belysning af problemstillingen:

Der er i miljøvurderingslovens § 39 følgende bestemmelse om kontinuitetsbrud:

”En afgørelse efter § 21 og en afgørelse om tilladelse efter § 25 bortfalder, hvis afgørelsen ikke er udnyttet, inden 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.”

Med udgangspunkt i miljøvurderingslovens forarbejder er følgende anført i Karnov Kommentaren til bestemmelsen:

”Der indføres en generel forældelsesregel for ikke-udnyttede screeningsafgørelser om ikke VVM-pligt efter § 21 og VVM-tilladelser efter § 25. Bestemmelsen svarer til den 3-årige forældelsesregel i [planlovens § 56, stk. 1](#), for landbaserede anlæg. Det betyder, at en screeningsafgørelse og en VVM-tilladelse forældes, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, eller hvis tilladelsen ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år (kontinuitetsbrud). Efter udløbet af de 3 år må bygherren altså i givet fald indgive en ny ansøgning.

Kravet om, at screeningsafgørelsen eller VVM tilladelsen skal være udnyttet, indebærer, at den fysiske udnyttelse skal være påbegyndt inden fristens udløb og derefter fortsat i et sædvanligt tempo, hvilket svarer til praksis på planlovens område.

Afgørelser efter anden lovgivning, som i henhold til regler fastsat med hjemmel i § 15, erstatter en tilladelse efter § 25, og som giver tilladelse til at etablere, ændre eller udvide det konkrete projekt, forældes efter reglerne i denne lovgivning.

Forældelsesreglen gælder ikke for afgørelser vedrørende planer og programmer”

Bilag 12

Miljøvurderingslovens regler om kontinuitetsbrud svarer til regler herom i miljøbeskyttelsesloven og naturbeskyttelsesloven. Husdyrbrugloven har en variant – 6 år efter meddelelse, men 3 år, hvis der er driftsophør. Af forarbejderne til denne bestemmelse (LFF nr. 114, 2016-17) fremgår, at man for at imødekomme husdyrbrugenes særlige behov for flexibilitet fastsætter den længst mulige frist, det er formuleret således: ”Her kan der tages afsæt i den længste periode, som reglerne i dag giver mulighed for (5 år til iværksættelse og 1 år til at gøre projektet færdigt)”. Det er ikke klart, hvilke regler, der her henvises til – men det bør dække over en vurdering af, hvad der er foreneligt med EU retten på dette område.

Men hvis dette er et robust udgangspunkt, så skal projektet være færdig 6 år efter afgørelsen er meddelt/lovforslaget er vedtaget. Det betyder, at hvis lovforslaget vedtages i april 2022, så skal det være afsluttet og klar til ibrugtagning april 2028, men efter de skitserede planer er det færdigt 2031.

Lovforslagets almindelige bemærkninger
Afsnit 3. 5.1.
Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger
Gældende ret side 24- 26

Det fremgår af dette afsnit (side 26), at væsentlighedsvurderinger og konsekvensvurderinger efter habitatdirektivets regler indgår i en miljøkonsekvensrapport. DBS

Der mangler imidlertid oplysning om, at også vurderinger af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien skal fremgå af miljøkonsekvensrapporten. Det foreslås derfor, at afsnit om lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen i afsnittet 3.6.1. om forholdet til anden lovgivning (side 30) flyttes til afsnit 3.5.1. og suppleres med oplysninger om den bindende virkning af vurderingerne i forhold til vandplanlægningen og havstrategien, jf. indsatsbekendtgørelsens § 8 og havstrategilovens § 18.

Lovforslagets almindelige bemærkninger
Afsnit 3-5-6.
Forholdet til anden lovgivning
Transportministeriets overvejelser
Side 31-32

Side 31 nederst og side 32 øverst er der redegjort for vurderingen af projektets overensstemmelse med den beskyttelse af områder og arter, der følger af habitatdirektivet, men der mangler redegørelse for vurderingen af projektets overensstemmelse med henholdsvis vandplanlægning og havstrategi. DBS

Bilag 12

Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 3.5-6. Forholdet til anden lovgivning Transportministeriets overvejelser Side 33, nederst	Det fremgår af forslaget, at "Hvor bestemmelseerne 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." Det bør tilføjes sætningen "hvor dette er foreneligt med relevant EU lovgivning", således at det tydeliggøres, at denne vægtning af kriterier ikke påvirker f.eks. vurderingerne af afgørelsernes overensstemmelse med vandplanlægning efter de regler, der implementerer vandrammedirektivet.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger Afsnit 4 Konsekvenser for opfyldelse af verdensmålene, Side 37	Der mangler redegørelse for projektets betydning for klimaindsatsen (verdensmål 13). Ved redegørelse for projektets forhold til verdensmål 14 og 15 livet i havet og på land bør det fremgå, at projektet vil blive gennemført i overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.	DBS
Lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 9, Miljø- og naturmæssige konsekvenser		
Afsnit 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Underafsnittene i dette hovedafsnit bør tilføjes afsnit med de samlede vurderinger af henholdsvis overensstemmelse med havstrategien (et resume med udgangspunkt i MKRs kapitel om vurderingerne af overensstemmelse med havstrategien) og overensstemmelse med vandplanlægningen (et resume af vurderingerne, når de foreligger) – svarende til vurderingerne af påvirkning af Natura 2000 områderne i afsnit 9.14	KILUN
Afsnit 9. 8 Vandkvalitet Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen	Vurderingen af frigivelse af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) og påvirkningen af vandkvaliteten er foretaget (ligesom i MKR) ved at sammenholde med klapvejledningens aktionsniveauer. MST gør opmærksom på, at disse gælder for klappning, hvilket ikke er relevant for etablering af Limfjordsforbindelsen. Påvirkningen med MFS skal i beskrivelser og vurderinger vurderes i forhold til	MOBRO

Bilag 12

<p>Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen</p>	<p>gældende miljøkvalitetskrav, jf. bekendtgørelse nr. 1625 af 19. december 2017 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand.</p> <p>Generelt vurderer MST, at vurderingerne for påvirkningerne ved frigivelse /udledning af MFS i MKR er uklare og dermed ikke fyldestgørende. Der er i MKR (visse steder) uklarhed om betydningen af, at MFS er et kvalitetselement ved vurdering af henholdsvis økologisk tilstand (specifikke stoffer med nationalt fastsatte miljøkvalitetskrav) og kemisk tilstand (EU prioriterede stoffer med EU fastsatte miljøkvalitetskrav).</p> <p>Der er endvidere ikke redegjort fyldestgørende for, om alle relevante stoffer (MFS) er medtaget i MKR's beskrivelser og vurderinger fx er oliestoffer nævnt overordnet, men der er ingen konkrete oplysninger om PAH-forbindelser i vejvandet.</p>	MOBRO
<p>Afsnit 9.8.2 Konsekvenser i anlægsfasen</p>	<p>Generelt savnes (ligesom i MKR) en adressering af NOVANA-overvågningsstationer, som kan blive berørt af projektet. MST oplyser, at der er flere NOVANA-stationer, herunder ålegræstransekter i nærheden af projektområdet.</p>	MOBRO
<p>Afsnit 9.8.3 Konsekvenser i driftsfasen</p>	<p>Der mangler ligesom i MKR mere konkrete vurderinger af udledninger af MFS, herunder eventuelle overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav. Hvis der forudsættes udledningstilladelser, der sikrer overholdelse af miljøkvalitetskrav for MFS og vurderinger af udledningernes forenelighed med vandplanlægning, skal dette fremgå, således at det er tydeligt, at der ikke er en endelig vurdering af det foreslåede projekts forenelighed med vandplanlægningen.</p>	MOBRO
<p>Afsnit 9.9.1 Eksisterende forhold</p>	<p>Teksten vedr. ålegræs herunder forekomst, udvikling og dybdeudbredelse er forholdsvis detaljeret (kopi fra MKR). Afsnittet beskriver, at vurderinger er foretaget ift. tre forskellige konstellationer (marin bundflora generelt, N2000 og vandområdeplaner).</p> <p>Der mangler imidlertid en tilsvarende detaljeret beskrivelse af kvalitetselementets ålegræssets ift. miljømål og tilstand og påvirkningen heraf – og dermed overensstemmelse med vandplanlægningen. I det selvstændige afsnit om overfladevand ift. vandområdeplaner (9.15 Overfladevand) beskrives alene den samlede økologiske tilstand, men ikke for kvalitetselementet ålegræs, som skal belyses.</p> <p>Der mangler derfor mere konkrete beskrivelser og vurderinger i forhold til vandplanlægning, svarende til niveauet for beskrivelser og vurderinger af N2000 områder og strengt beskyttede arter.</p>	MOBRO

Bilag 12

<p>Afsnit 9.10 Marin bundfauna</p> <p>Afsnit 9.15. Overfladevand</p> <p>Afsnit 9.15.2 og 9.15.3. Konsekvenser i anlægsfasen og i driftsfasen</p>	<p>Lovforslaget skal beskrive og vurdere forholdene for kvalitetselementet bundfauna svarende til hvad, der skal beskrives og vurderes for kvalitetselementet ålegræs jf. ovenstående.</p> <p>De ganske omfattende og detaljerede vurderinger af påvirkningerne af de målsatte vandløb i MKR er opsummeret i udkast til lovforslag. Men det gælder både for MKR og for teksten i udkast til lovforslag, at konsekvenserne af projektets påvirkning af vandløb alene er vurderet efter de retningslinjer, der gælder for vurderinger af konsekvenser efter reglerne for VVM af projekter. Sammenfattede redegørelser for påvirkningernes konsekvenser for de målsatte vandløbs aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse mangler imidlertid i MKR, og det er derfor ikke umiddelbart muligt at konkludere, om der i denne sammenhæng faktisk er overensstemmelse mellem projektet og vandplanlægningen for de berørte målsatte vandløb.</p>	MOBRO
<p>Afsnit 9.15.2 Konsekvenser i anlægsfasen, s. 70 ff.</p>	<p>I fortsættelse af ovenstående kommentarer:</p> <p>Det gælder generelt, at beskrivelser og vurderinger af forholdet mellem påvirkninger af målsatte overfladevandsområder og vandplanlægningen skal afspejle en mere konkret tilgang for de enkelte kvalitetselementer og projektets betydning herfor. Projektet skal vurderes i forhold til indsatsbekendtgørelsens bestemmelser om, at tilstanden ikke må forringes og målopfyldelse ikke hindres. Dette gælder for de enkelte kvalitetselementer, der beskriver den økologiske tilstand (rodfæstet vegetation, klorofyl, bundfauna og nationalt specifikke stoffer) og den kemiske tilstand (EU prioriterede stoffer), Disse vurderinger af projektet skal også afspejles i bemærkninger lovforslaget, idet der generelt er valgt et forholdsvis detaljeret og beskrivende niveau.</p> <p>For vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak er der alene oplyst om tilstand, og der savnes oplysninger om miljømål, ligesom det er angivet for de målsatte vandløb og søer. ovenfor i lovbemærkningerne.</p> <p>Bemærk, at i MKR for projektet skal der vurderes i forhold til ålegræs dybdeudbredelse og ikke kun den arealmæssige påvirkning, idet kvalitetselementets tilstand vurderes i forhold til udbredelse af dybdegrænsen for ålegræs/rodfæstede bundplanter.</p>	MOBRO

Bilag 12

<p>Afsnit 9.15.2, side 71 nederst</p>	<p>Det fremgår, at påvirkningen af Klostereng Lergrav i forbindelse med anlægsarbejdet vurderes at være "begrænset".</p> <p>Miljøkonsekvensrapporten mangler en dokumentation/vurdering af, om denne "begrænset" påvirkning medfører en risiko for tilstandsforringelse og/eller risiko for manglende målopfyldelse i den målsatte sø Klostereng Lergrav. En sådan vurdering skal foretages for de enkelte biologiske kvalitetslementer samt de understøttende fysisk-kemiske og hydromorfologiske kvalitetslementer og være begrundet.</p> <p>Det er denne vurdering af forholdet til vandplanlægningen, der derefter skal opsummeres i lovforslagets bemærkninger</p>	<p>CASRI</p>
<p>9.15.3 Konsekvenser i driftsfasen</p>	<p>Af lovforslaget fremgår, at konsekvensen af udledning af vejvand til målsatte vandløb er vurderet at være moderat og samlet set ikke kan forhindre målopfyldelse for de målsatte vandløb.</p> <p>Det fremgår imidlertid af MKR (s. 404), at udledningen til mindre grøfter kan medføre erosion og medføre tilføjelse af sediment til de målsatte vandløb, hvilket potentielt kan forringe de målsatte vandløb.</p> <p>Der fremgår derudover af MKR (s. 405), at det anbefales, at udføre en nærmere vurdering af de hydrauliske forhold, når de konkrete udledningspunkter kendes. Dertil, at hvis det viser sig nødvendigt, at udledningen fra bassinerne kan reduceres yderligere end det anførte 1 l/s/ha*, ved at anlægge større bassiner.</p> <p>Det bør af lovforslaget fremgå:</p> <ul style="list-style-type: none">- At udledningen fra bassiner maksimalt vil forekomme med 1 l/s/*ha- At vurderingen af hydrauliske forhold udarbejdes pba. placering af konkrete udledningspunkter- Udledningen reduceres yderligere end 1 l/s/ha* i det tilfælde, at grøfternes kapacitet vurderes mindre end dette <p>Ovenstående med henblik på at sikre mod tilstandsforringelse i de målsatte vandløb.</p> <p>Af MKR fremgår redegørelse for påvirkning af vandløbene som følge af saltning af motorvejen, herunder hvilke tiltag der implementeres for at afværge effekten.</p> <p>Redegørelsen bør opsummeres og fremgå af lovforslaget.</p>	<p>NAGVO</p>

Bilag 12

<p>Afsnit 9.17 Geologi og grundvand s. 75 ff</p>	<p>MKR er mangelfuld, da den ikke indeholder vurderinger af påvirkning af grundvandsforekomsternes tilstand og deres mulighed for målopfyldelse. Disse vurderinger mangler således også i udkastet til lovforslag.</p>	CHBCL
<p>Afsnit 10. Forholdet til EU retten Afsnit 10.4 Vandrammedirektivet s. 89</p>	<p>Der er her anført følgende: ”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.”</p> <p>Vurderingerne er ufuldstændige, påvirkning af de målsatte kystvande og søer er ikke nævnt. Der er efter MSTs vurdering heller ikke grundlag i MKR for at konkludere, som det er sket i de 2 afsnit.</p>	DBS

Bilag 13

Brevdato 15-12-2023

Afsender Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)

Modtagere Christina Lea Hoff Johansen (Sagsbehandler, Landskab og Skov)

Akttitel SV: anmodning om fristforlængelse til ultimo januar - 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering

Identifikationsnummer 9035741

Versionsnummer 1

Ansvarlig Christina Lea Hoff Johansen

Vedlagte dokumenter SV anmodning om fristforlængelse til ultimo januar - 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering (MST Id nr. 9022905)
VS Bestilling Frist 11-01-24 - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr. 289845) (MIM Id nr. 520664)

Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)

Udskrevet 20. dec 2023

Bilag 13

Til: Christina Lea Hoff Johansen (chlej@mst.dk)
Cc: Janni Rasmussen (jannr@mst.dk)
Fra: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)
Titel: SV: anmodning om fristforlængelse til ultimo januar - 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering
E-mailtitel: SV: anmodning om fristforlængelse til ultimo januar - 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering (MST Id nr.: 9022905)
Sendt: 15-12-2023 13:28
Bilag: VS Bestilling Frist 11-01-24 - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr. 289845) (MIM Id nr. 520664).pdf;

Kære Christina

Med henvisning til det vedlagte brev fra Transportministeriet til Miljøministeriet, så må jeg desværre afslå en fristforlængelse.

Venlig hilsen

Niels Fejer Christiansen
Projektchef
Vejplan og miljøafdelingen



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3694
Mobil +45 2259 3694

nfc@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.
[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Fra: Christina Lea Hoff Johansen <chlej@mst.dk>

Sendt: 14. december 2023 12:47

Til: Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>

Cc: Janni Rasmussen <jannr@mst.dk>

Emne: Sv: anmodning om fristforlængelse til ultimo januar - 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering (MST Id nr.: 9022905)

Kære Niels

Miljøstyrelsen har modtaget nedenstående høring over miljøkonsekvensrapporten til den 3. Limfjordsforbindelse med frist den 11. januar 2024.

Miljøministeriet har samtidig modtaget en høring over anlægsloven den 7. december 2023 med frist for høringssvar den 11. januar 2024, som er sendt i høring hos Miljøstyrelsen.

I høringen fra Transportministeriet gøres der i høringsbrevet af 7. december 2023 blandt andet opmærksom på følgende:

” Lovforslaget med bemærkninger er 134 sider. Ministerierne bør være opmærksomme på, at det særligt skyldes, at punkt 9 i de almindelige bemærkninger om miljø- og naturmæssige konsekvenser er langt (s. 48-

100), da det indeholder en beskrivelse af de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger.”

Bilag 13

Det fremgår af udkast til lovforslag, at disse ”bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger” omfatter dels 1) En samlet, opdateret miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet (531 sider), offentliggjort februar 2021 og i offentlig høring i perioden fra 25. februar til 30. april 2021

2) Et supplement til 2021-miljøkonsekvensvurderingen. Supplementet (på 590 sider + 392 siders bilag) er offentliggjort 7. december 2023 og er i offentlig høring i perioden 7. december 2023 – 11. januar 2024.

Da høringen kører hen over juleferien og der er tale om et meget omfattende materiale i de to høringer, der skal behandles sammen, anmoder Miljøstyrelsens fagenheder Hav- og Vandmiljø samt Arter og Naturbeskyttelse om fristudsættelse til ultimo januar 2024.

Jeg kan oplyse, at Miljøstyrelsen også har bedt miljøministeriets departement om at anmode Transportministeriet om fristforlængelse i sagen fsva. høringen over anlægsloven.

Jeg skal venligst anmode om en hurtig afklaring, da vores fagenheder har meget svært ved at nå det, og oplyser, at de vil være tvunget til at skrive et ikke uvæsentligt forbehold ind i Miljøstyrelsens høringssvar, hvis en fristudsættelse ikke kan imødekommes.

Venlig hilsen

Christina Lea Hoff Johansen

Jurist | Landskab og Skov

+45 23 70 98 60 | +45 23 70 98 60 | chlej@mst.dk

Miljøministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Til: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)

Fra: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk)

Titel: 3. Limfjordsforbindelse - Orientering om høring af supplerende miljøkonsekvensvurdering

Sendt: 07-12-2023 15:43

Vi igangsætter nu den offentlige høring af den supplerende miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. Høringen forløber til og med torsdag den 11. januar 2024.

Venlig hilsen

Niels Fejer Christiansen

Projektchef

Vejplan og miljøafdelingen



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333

Direkte +45 7244 3694

Mobil +45 2259 3694

nfc@vd.dk

vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Bilag 13

Bilag 13

Til: Henriette Sofie Larsen (hesol@mim.dk)
Fra: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Titel: Sv: Bestilling Frist 11-01-24 - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (MIM Id nr.: 520664)
Sendt: 15-12-2023 10:58

Kære Henriette

Vi har nu vendt jeres anmodning om en forlænget frist på bemærkninger til anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse.

Det følger af lovprogrammet, at transportministeren fremsætter anlægsloven februar II. Med de processer der er forud for fremsættelsen af loven, vurderer vi ikke, at det er muligt at forlænge høringsfristen yderligere.

For en god ordens skyld bemærker vi, at et udkast til anlægsloven tidligere var i høring tilbage 2021-2022. I den forbindelse modtog vi et høringssvar med bemærkninger fra jer d. 13. januar 2022. På baggrund af de modtagne bemærkninger blev lovforslaget ikke fremsat, da høringssvaret medførte, at der var behov for at foretage nogle supplerende vurderinger af påvirkningerne af miljøet.

De supplerende miljøkonsekvensvurderinger er nu foretaget og indarbejdet i det reviderede lovforslag, som vi sendte i høring d. 7. december. Som vi forstår det på Vejdirektoratet, har Miljøstyrelsen været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: MIM (sumik@mim.dk)
Fra: Henriette Sofie Larsen (hesol@mim.dk)
Titel: VS: Bestilling Frist 11-01-24 - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (MIM Id nr.: 520664)
E-mailtitel: VS: Bestilling Frist 11-01-24 - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289845) (MIM Id nr.: 520664)
Sendt: 14-12-2023 14:16

Kære Anders

Som nævnt pr. tlf. er det fremsendte høringsmateriale meget omfattende på miljøområdet, hvorfor vi skal bede om at få høringsfristen udsat til ultimo januar 2024.

Bilag 13

Med den nuværende frist forudser vi, at vi bliver nødt til at skrive et ikke uvæsentligt forbehold ind i vores svar.

Venlig hilsen

Henriette Sofie Larsen

Specialkonsulent | Bæredygtigt Miljø og Produktion
+45 20 15 08 23 | hesol@mim.dk

Miljøministeriet

Departementet | Frederiksholms Kanal 26 | 1220 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | mim@mim.dk | www.mim.dk
[Facebook](#) | [Twitter](#) | [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Youtube](#) | [Privatlivspolitik](#)

Til: Justitsministeriet (jm@jm.dk), Finansministeriet (fm@fm.dk), Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), Erhvervsministeriet (em@em.dk), Indenrigs- og Sundhedsministeriet (sum@sum.dk), Klima,- Energi- og Forsyningsministeriet (kefm@kefm.dk), Kulturministeriet (kum@kum.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri (fvm@fvm.dk), Kirkeministeriet (km@km.dk)

Fra: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Titel: Transportministeriet, Anders Petersen - Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289845)

E-mailtitel: Ministeriel høring over forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (Id nr.: 289845)

Sendt: 07-12-2023 14:57

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over et lovforslag.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Bilag 14

Nyhed

Fremsættelse af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse udskydes til efteråret

Lovbehandlingen af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse udskydes til næste folketingssamling. Udskydelse får ikke indflydelse på den aftalte igangsættelse af projektet i 2025.

02. mar 2022



Fremsættelsen af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse har været på lovprogrammet i 2021/2022, men udskydes til næste samling. Det skyldes, at der er identificeret visse udeståender vedrørende de bagvedliggende miljøvurderinger. Der er derfor behov for mere tid, således at byggeriet af en ny forbindelse er undersøgt fyldestgørende, inden anlægsloven behandles i Folketinget. De yderligere undersøgelser får ikke betydning for tidsplanen for selve anlægget, som først skal gå i gang i 2025.

Anlægsloven var oprindeligt planlagt til fremsættelse i februar 2022, men Vejdirektoratet, der har ansvaret for de forudgående miljøkonsekvensvurderinger, har vurderet, at der er behov for mere tid til at sikre en tilstrækkelig belysning af visse dele af miljøkonsekvensvurderingerne.

Med aftalen om fremtidens infrastruktur fra juni 2021 blev regeringen enige med Radikale Venstre, Kristendemokraterne, Liberal Alliance, Venstre, Konservative, Nye Borgerlige og Dansk Folkeparti om at afsætte 7 milliarder kroner til en tredje forbindelse over Limfjorden. Udskydelsen af fremsættelsen ændre ikke på aftalen og påvirker ikke den samlede tidsplan for 3. Limfjordsforbindelse

For nærmere oplysninger henvises til Vejdirektoratet.

Referat

Bilag 15

AALBORG BYRÅD

Aalborg Byråd

Byrådet

Mødet den 11.12.2023 kl. 16.00 - 18.00

Medborgerhuset



**Aalborg
Kommune**



Bilag 15

Indholdsfortegnelse

Åben

1	Godkendelse af dagsorden	1
2	Godkendelse af Sundhedsaftalen 2024-2027	2
3	Godkendelse af Aalborg Kommunes fritidspolitik	6
4	Godkendelse af Bevæg Dig For Livet visionsaftale med DIF og DGI	9
5	Godkendelse af efterårsbudgetrevisionen Aalborg Renovation 2023	13
6	Godkendelse af forhøjelse af kommunal lånegaranti til Nordjyllandsværket A/S til etablering af elkedel	17
7	Godkendelse af kommunal lånegaranti til Aalborg Kloak A/S	19
8	Godkendelse af korrigering af takster på Takstblad 2024 - Restaffald sommerhuse	22
9	Godkendelse af indkaldelse af stedfortræder for Per Clausen	24
10	Godkendelse af lånoptagelse vedrørende lånerammen for 2023	26
11	Godkendelse af Kommuneplantillæg 4.073 og Lokalplan 4-1-109, Bolig og erhverv, Østre Alle, Samsøgade, Vejgaard (1. forelæggelse)	29
12	Godkendelse af Kommuneplantillæg 10.017 og Lokalplan 10-1-116 Boliger, Grydstedvej, Nibe (2. forelæggelse)	35
13	Godkendelse af restaurationskort	42
14	Godkendelse af beskæftigelsesplan for 2024	45
15	Godkendelse af fremtidig brug af Saxogade 14c, Psykiatriens Hus	48
16	Godkendelse af endelig deponering og garantistillelse vedr. Psykiatriens Hus	51
18	Drøftelse af anmodning om forlængelse af høringsfrist vedrørende 3. Limfjordsforbindelse	53
19	Underskriftsside	55

Lukket

17	Godkendelse af rammer for indgåelse af partnerskabsaftale erhvervsfremmeprojekt	
----	---	--



Bilag 15

Byrådet

Tid Mandag 11. december 2023, kl. 16.00

Sted Medborgerhuset

Afbud Lotte Finck, Vibeke Gamst

Til stede Peter Lindholt, Torben Froberg Poulsen, Nuuradiin Hussein, Mikael Simonsen, Maja Torp Nielsen, Bjarne Jensen, Lasse Frimand Jensen, Helle Frederiksen, Peter Larsen, Per Clausen, Evald Lange Rise, Daniel Borup, Mette Ekstrøm, Søren Kusk, Anna Aaen, Jane Østergaard, Lasse P. N. Olsen, Rosa Sulaiman, Jan Nymark Rose Thaysen, Kristoffer Storm, Morten Thiessen, Michael Mansdotter, Tobias Bøgeskov, Lisbeth Lauritsen, Dennis Charles Hansen, Jes Lunde, Sofie Svendsen, Rikke Pedersen, Daniel Nyboe Andersen

**Øvrige
deltagere**

**Øvrige
oplysninger**



Punkt 1.

Godkendelse af dagsorden

Beslutning:

Punkt om anmodning af forlængelse af høringsfrist til hørings svar om 3. Limfjordsforbindelse som er fremsendt som tillægsdagsorden optages på dagsordenen og behandles som punkt 17.

Godkendt.

Lotte Finck og Vibeke Gamst var fraværende.



Sagsbeskrivelse

Bemærkning jf. styrelseslovens § 8, stk. 5

Sagen er udsendt på en tillægsdagsorden efter fristen i Lov om kommuners styrelse § 8, stk. 4. Det vurderes, at sagen er uopsættelig, idet høringsfristen udløber inden næste byrådsmøde afholdes.

Den 7. december 2023 sendte Vejdirektoratet den supplerende miljøkonsekvensvurdering ved anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse i 5 ugers høring med høringsfrist den 11. januar 2024. Samme dag sendte Transportministeriet Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse i 5 ugers høring med høringsfrist den 11. januar 2024.

Da materialet om den 3. Limfjordsforbindelse, jf. ovenfor, er udsendt 7. december 2023 har sagen ikke været udvalgsbehandlet.

Byrådet bedes tage stilling til, om Aalborg Kommune skal anmode Vejdirektoratet og Transportministeriet om en fristforlængelse på 14 dage, således at de endelige hørings svar kan behandles på det ordinære byrådsmøde den 22. januar 2024.

I ugen forinden det ordinære byrådsmøde den 22. januar 2024 vil der blive tilrettelagt en proces, hvor By- og Landskabsudvalget og Klima- og Miljøudvalget behandler sagen med indstilling til byrådet. Økonomiudvalget forventes at behandle sagen samme dag som byrådet.

Såfremt byrådet ønsker de udmeldte høringsfrister den 11. januar 2024 overholdt, eller såfremt der ikke gives fristforlængelse, vil der blive afholdt ekstraordinært byrådsmøde den 10. januar 2024, kl. 16.00. med forudgående møder i By- og Landskabsudvalget og Klima- og Miljøudvalget den 9. januar 2024. Også her vil Økonomiudvalget behandle sagen samme dag som byrådet. Dagsordensmateriale vil blive udsendt senest den 5. januar 2024.

Transportministeren

Aalborg Kommune
Att.: Rådmand Jan Nymark Rose Thaysen

Sendt til: annemette.hauritz@aalborg.dk

15. december 2023
2021-3128

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Jan Nymark Rose Thaysen

Ved brev af 13. december 2023 har du på vegne af Aalborg Byråd anmodet Transportministeriet om en forlængelse af høringsperioden over udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Konkret anmodes om, at fristen for høringssvar skal være den 23. januar 2024 i stedet for 11. januar 2023. Det vil give mulighed for, at byrådet kan behandle sagen på et ordinært møde d. 22. januar 2024.

Jeg har forståelse for Aalborg Kommunes ønske om, at anlægsloven for en 3. Limfjordsforbindelse kan være et punkt på kommunens ordinære møde d. 22. januar 2024.

Heroverfor står imidlertid, at det er planlagt, at anlægsloven for projektet kan fremsættes for Folketinget i anden halvdel af februar 2024. Med de processer der følger efter endt høring og forud for fremsættelsen af anlægsloven, herunder ikke mindst bearbejdning af modtagne høringssvar, leder det samlet til, at ønsket desværre ikke kan imødekomme.

Derfor fastholdes fristen til den 11. januar 2024.

Med venlig hilsen



Thomas Danielsen

Bilag 17

Fra: Jan Nymark Rose Thaysen <jnt-byraad@aalborg.dk>

Dato: 15. december 2023 kl. 15.06.09 CET

Til: Alvaro Arriagada <alvaro.arriagada@aalborg.dk>, Anna Kathrine Aaen Hansen <anna.aaen@aalborg.dk>, Arne Lund Kristensen <alk-jv@aalborg.dk>, Bente Graversen <bente.graversen@aalborg.dk>, Bjarne Jensen <bj-byraad@aalborg.dk>, Charlotte Heldorf Rønn <charlotte.heldorf@aalborg.dk>, Daniel Borup <dj-byraad@aalborg.dk>, Daniel Nyboe Andersen <dna-byraad@aalborg.dk>, Dennis Charles Hansen <dch-byraad@aalborg.dk>, Evald Lange Rise <er-byraad@aalborg.dk>, Helle Frederiksen <helle.frederiksen@aalborg.dk>, Jakob Ryttersgaard <jary-skole@aalborg.dk>, Jan Nielsen <jan.nielsen@aalborg.dk>, Jan Nymark Rose Thaysen <jnt-byraad@aalborg.dk>, Jane Østergaard <joe-byraad@aalborg.dk>, Jes Lunde <jl-byraad@aalborg.dk>, Kristoffer Storm <khs-byraad@aalborg.dk>, Lasse Frimand Jensen <lfj-byraad@aalborg.dk>, Lasse Puertas Navarro Olsen <lo-byraad@aalborg.dk>, Lisbeth Lauritsen <ll-byraad@aalborg.dk>, Lotte Finck <lf-byraad@aalborg.dk>, Maja Torp <mto-byraad@aalborg.dk>, Mette Ekstrøm Jensen <ME-byraad@aalborg.dk>, Michael Günther Mansdotter <mg-byraad@aalborg.dk>, Mikael Simonsen <mks-byraad@aalborg.dk>, Morten Thiessen <mot-byraad@aalborg.dk>, Nuuradiin Salah Hussein <snh-byraad@aalborg.dk>, Per Clausen <pc-byraad@aalborg.dk>, Peter Larsen <pl-byraad@aalborg.dk>, Peter Lindholt <psl-byraad@aalborg.dk>, Rikke Pedersen <rp-byraad@aalborg.dk>, Roeland Victor Løfberg <roeland.lofberg@aalborg.dk>, Rosa Sulaiman <rs-byraad@aalborg.dk>, Sofie Svendsen <sts-byraad@aalborg.dk>, Søren Kusk <sk-byraad@aalborg.dk>, Tobias Bøgeskov Eriksen <tbe-byraad@aalborg.dk>, Tommy Christiansen <tommy.christiansen@aalborg.dk>, Torben Froberg Poulsen <tfp-byraad@aalborg.dk>, Vibeke Merete Gamst <vg-byraad@aalborg.dk>

Cc: Mette Skamris Holm <mette.skamris@aalborg.dk>, Bettina Vitnes <bettina.vitnes@aalborg.dk>

Emne: 2023-091747-5 - Anmodning om forlængelse af høringsperioden over supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse

Til Byrådet

Transportministeren har givet afslag på forlængelse af høringsperioden over supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse og over udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Høringsfristen bibeholdes således til 11. januar 2024.

Venlig hilsen

Jan Nymark Rose Thaysen

Rådmand
By og Land
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 2520 2180

www.aalborg.dk

facebook.com/aalborgkommune



Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr

Bilag 17

Fra: Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>

Sendt: 15. december 2023 14:15

Til: Annemette Hauritz <annemette.hauritz@aalborg.dk>

Cc: Mette Skamris Holm <mette.skamris@aalborg.dk>; Lise Gansted-Mortensen <lise.gansted-mortensen@aalborg.dk>

Emne: SV: 2023-091747-5 - Anmodning om forlængelse af høringsperioden over supplerende miljøkonsekvensvurdering af 3. Limfjordsforbindelse

Kære Annemette

Med henvisning til det vedhæftede svar fra transportministeren, så må jeg desværre afslå Aalborg Kommunes ønske om fristforlængelse.

Venlig hilsen

Niels Fejer Christiansen
Projektchef
Vejplan og miljøafdelingen

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3694
Mobil +45 2259 3694

nfc@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.
[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)*