

Til:

Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 49,
1577 København

Uploadet via formular på: vd.dk/limfjorden

&

Transportministeriet

Færøsk Pakhus,
Frederiksholms Kanal 27,
1220 København
mail til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og

Fra:

Danmarks Naturfredningsforening,
Mashedøgade 20
2100 København V

Dato: 11. januar 2024

Høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse

Danmarks Naturfredningsforening (DN), her tegnet af DNs sekretariat og DN Aalborg, takker for muligheden for at kommentere på den supplerede miljørapport og forslag til lov om anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse. Vi sender her et samlet høringssvar.

Indledningsvis vil vi gerne udtrykke dyb bekymring i forbindelse med forslaget, specifikt med hensyn til den foreslåede linjeføring over Egholm. Vi mener grundlæggende, at denne linjeføring vil få betydelige og uacceptable miljømæssige konsekvenser, især i forhold til Egholms unikke natur og biodiversitet. I det omfang det er nødvendigt at håndtere fremtidige trafikale udfordringer på tværs af Limfjorden, foreslår DN i stedet at udvide den eksisterende Limfjordstunnel. En anden mulighed kunne være at anlægge vejen under terræn på Egholm og i tunnel under Nørredyb. Disse alternativer vil ikke kun være mindre skadelige for natur og miljø, men også mere holdbare løsninger for de trafikale problemer. De vil være bedre for beboerne i og omkring Aalborg og, i tilfældet med tunneludvidelsen, sandsynligvis også billigere.

Det følgende høringssvar fokuserer på den linjeføring, som DN ikke støtter. Skulle denne beslutning forblive uændret, præsenteres her et forsøg på at begrænse de natur- og miljømæssige konsekvenser

så meget som muligt. Vores fokus ligger særligt på grundvand og drikkevandsressourcer, miljøkonsekvenser for Limfjorden, og truslen mod lokalt dyreliv og naturlige habitater. Afslutningsvis vil vi fremhæve en række alvorlige retslige bekymringer, vi ser i forhold til vedtagelsen af anlægsloven – særligt med udgangspunkt i den forhåndenværende miljøkonsekvensrapport.

Vi står overfor en kæmpe udfordring med et kolossalt stort tab af biodiversitet globalt. Det er løsninger som dette, der ikke lykkedes med at tilgodese både natur, miljø og mennesker, der er skyld i den udfordring. Vi håber at de ansvarlige beslutningstagere vil komme til fornuft, og bede om at der findes en alternativ løsning, hvor natur og mennesker vægtes lige så højt som økonomi og andre særinteresser.

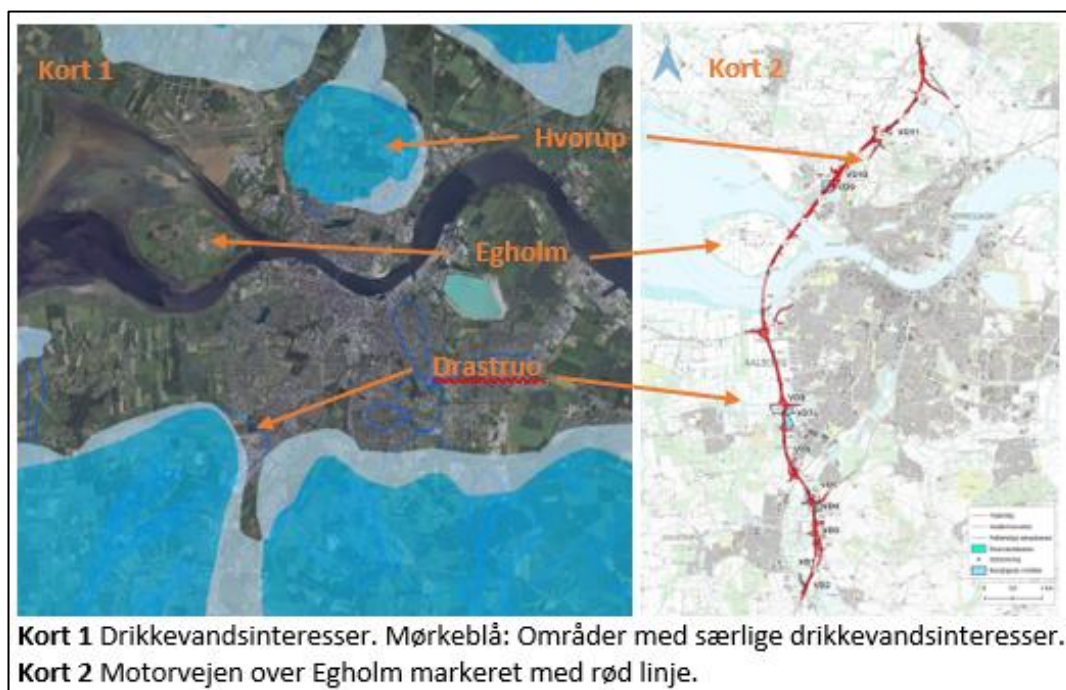
Indhold:

Påvirkning af grundvand og drikkevand	2
Påvirkning af vandløb og søer	4
Påvirkning af Limfjorden	4
Påvirkning af Bilag IV arter	5
Påvirkning af fugle	6
Erstatningsnatur	6
Faunapassager	7
Støj	7
Retslige bekymringer	7
Konklusion	9
Bilag 1: Figurer omtalt i afsnit om grundvand og drikkevand	10

Påvirkning af grundvand og drikkevand

Grundvandet i Aalborg Kommune, især ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, er afgørende for drikkevandsforsyningen til Aalborgs borgere. Et særligt problem er nødvendigheden af at sænke grundvandsniveauet under etableringsfasen, hvilket kan medføre risiko for indtrængen af forurenet vand. De foreslåede afværgeforanstaltninger i lovforslaget, herunder genudledning af overfladevand, er efter vores vurdering utilstrækkelige og skaber risiko for yderligere forurening, især fra vejtrafik. Manglen på en dybdegående vurdering af disse risici i miljøkonsekvensrapporten, navnlig i de boringsnære områder ved de almene vandværker, både under anlægs- og driftsfasen, udgør en retlig bekymring og truer Aalborgs fremtidige vandforsyning. Det er derfor nødvendigt at der udarbejdes en mere omfattende og detaljeret undersøgelse, før en eventuel anlægslov kan vedtages.

I nedenstående er fremhævet konkrete udfordringer ift. grundvandsressourcen i området for den skitserede Egholmforbindelse. Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten og fra forslag til anlægslov er indsat i figur 1-7 (bilag 1). Der henvises løbende til de enkelte figurer i teksten, hvor det er relevant. Områder med drikkevandsinteresser, Drastrup og Lindholm/Hvorup, som berøres af Egholmforbindelsen er illustreret på kort 1 og 2, indsat herunder. Kort 1 er gengivet fra Danmarks Arealinformation og viser drikkevandsinteresserne i området og kort 2 er gengivet fra bilagene til miljøkonsekvensrapporten og viser linjeføringen af den planlagte Egholmforbindelse.



Ifølge oplysninger i figur 4 fra miljøkonsekvensrapporten er drikkevandsmagasinerne ved Drastrup og Hvorup dårligt beskyttede. Derudover er de seks regionale grundvandsforekomster i nærheden af den planlagte Egholm-motorvej i en bekymrende kemisk tilstand, som primært skyldes forhøjede niveauer af nitrat, pesticider, krom og zink. Dette kontrasterer med de fire terrænnære grundvandsforekomster samt den dybe grundvandsforekomst i området, som alle er i god kemisk og kvantitativ tilstand og dermed opfylder miljømålene i henhold til EU's vandrammedirektiv.

Grundvandsressourcen omkring Aalborg er generelt meget sårbar, og den gode tilstand i de 4 terrænnære grundvandsmagasiner skyldes en langvarig og vigtig beskyttelsesindsats. De terrænnære grundvandsmagasiner i området er fremtidens og fremtidige generationers drikkevand og det er derfor helt afgørende, at de fortsat beskyttes. Danmark er via EU's vandrammedirektiv forpligtet til at sikre rent drikkevand og forpligtet til ikke at hindre målopfyldelse for vores grundvandsressourcer. At placere et forurenende motorvejsanlæg, indenfor sårbare områder med særlige drikkevandsinteresser (Drastrup og Hvorup), kan derfor medføre forurening af de terrænnære grundvandsmagasiner, hvorved den kemiske tilstand forringes og målopfyldelse hindres – Dette vil være i strid med Danmarks forpligtelser iht. EU's vandrammedirektiv. Udfordringerne ift. grundvandsressourcerne i området understreges desuden af Miljøstyrelsens høringssvar i forbindelse med høringen af udkast til anlægslov tilbage i 2021/2022, hvor projektet blev udskudt, netop pga. manglende hensyn til drikkevandsressourcen. Anlægsfasen for motorvejen udgør, på samme måde som driften af motorvejen, en risiko for grundvandsressourcen i området. Som beskrevet i figur 1 og 5 vil den endelige risikovurdering af anlægsfasen først blive belyst i detailprojekteringsfasen og risikoen er derfor ikke endelig belyst i den nuværende miljøkonsekvensrapport.

I det konkrete projekt, bliver der som beskrevet i figur 2, 3, 6 og 7, etableret kantopsamling, lukkede ledninger og regnvandsbassiner, til opsamling af regnvand/vejvand, som skal forhindre nedsivning af miljøfarlige stoffer til de underliggende grundvandsmagasiner. Håndtering af regnvand er umiddelbart ikke dimensioneret til at kunne håndtere fremtidige regn-hændelser og den generelt øgede nedbør som i fremtiden vil blive en del af det danske vejr og klima. De nuværende risikovurderinger samt afværgeforanstaltninger er derfor utilstrækkelige og der vil med projektet være øget risiko for forurening af de terrænnære grundvandsmagasiner og dermed øget risiko for forurening af Aalborgs fremtidige drikkevand.

I tillæg til ovenstående skal sikringen mod nedsivning af forurenede vejvand håndteres med bentonitmembraner i regnvandsbassinerne. Der er ingen dokumentation for holdbarheden af disse membraner og risikoen for eventuelle læk og nedsivning fremadrettet kan således ikke endelig vurderes på det foreliggende grundlag.

Som det fremgår af figurerne 1-7 (bilag 1) og ovenstående eksempler bliver flere dele af risikovurderingen fremrykket til detailprojekteringsfasen. Dette betyder, at den samlede risiko for grundvandet ikke er belyst i den nuværende miljøkonsekvensrapport. Der foreligger altså ikke en endelig vurdering af grundvandsrisikoen og den politiske beslutning omkring vedtagelse af projektet og lovforslaget kan dermed ikke tages på et fyldestgørende grundlag.

Med lovforslagets kapitel 3, hhv. §5 og §6, tilsidesættes desuden relevant miljølovgivning, som efter lovvedtagelsen skal varetages af transportministeriet, de facto vejdirektoratet. Miljøstyrelsen bevarer dermed ikke sine myndighedsbeføjelser. Derudover fjernes klageadgangen ifm. vedtagelse af lovforslaget. Begge dele kan få store miljømæssige konsekvenser for grundvandet og drikkevandet i området, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, særligt set i lyset af forpligtelserne i vandrammedirektivet og hensynet til sikring af rent drikkevand i fremtiden.

Med en tilsidesættelse af EU's vandrammedirektiv og en udvanding af dansk lovgivning ved overdragelse af myndighedsbeføjelserne til Vejdirektoratet, som således bliver både bygherre og myndighed på projektet, mener Danmarks Naturfredningsforening ikke at etableringen af Egholmforbindelsen kan foretages miljømæssigt forsvarligt ift. de nødvendige grundvandshensyn.

Påvirkning af vandløb og søer

Aalborg Kommune bør fortsat have myndighedsansvar efter Vandløbsloven, særligt i forhold til koordineringen af kommunale vandløbsprojekter med den planlagte motorvejsforbindelse. Dette sikrer en offentlig og åben høringsproces og effektiv håndtering af klimarelaterede hændelser som skybrud.

Den fremlagte miljøkonsekvensvurdering mangler imidlertid detaljerede redegørelser for påvirkninger på vandløb, især under etableringsfasen. Dette inkluderer udfordringer som brinkerosion og ændringer i vandløbenes tilstand ved omlægninger. DN efterlyser også en fuldstændig belysning af projektets indvirkning på både de private og ikke-målsatte vandløb, da disse kan have betydelig indflydelse på de målsatte vandløbs tilstand og målopfyldelse. En dybdegående vurdering af disse aspekter er nødvendig, før en endelig tilladelse kan gives, for at sikre, at miljøpåvirkningerne er fuldt forstået og adresseret.

Påvirkning af Limfjorden

Egholm motorvejsforbindelsen risikerer at have alvorlige miljømæssige konsekvenser af, især hvad angår vandgennemstrømningen og sedimentspredningen i Limfjorden. De foreslåede anlægsarbejder - herunder sænketunnel, lavbroer og arealindvinding - har potentiale til at påvirke vandstrømningens dynamik, hvilket kan have væsentlige konsekvenser for fjordens økologiske balance. Overordnet kræver projektets indflydelse på Limfjordens vandskifte og sedimentspredningens effekter yderligere afklaring før en anlægslov kan vedtages. Anlægsloven skal efter DNS opfattelse inkludere krav om afværgeforanstaltninger.

Det er blandt andet uklart hvorvidt projektet sikrer en reel 0-løsning for Limfjordens vandskifte mellem Nordsøen og Kattegat nord og syd om Egholm eller om man blot tilstræber en minimal påvirkning. Uklarheden opstår fordi den supplerende miljøkonsekvensvurdering (side 210) anfører at det er en

grundlæggende forudsætning at hverken lavbro eller sænketunnel medfører en "væsentlig reduktion eller blokering" af vandskiftet", mens anlægsloven side 84 siger: "Det er dog en grundlæggende projektforsudsætning, at det gennem anlægsmetode og design af bropiller og sænketunnel sikres, at den nuværende samlede vandgennemstrømning nord og syd for Egholm opretholdes." Samtidig inddrager ingen af formuleringerne indvindingen af fjordareal syd for Egholm. Anlægsloven skal formuleres således at den fuldt ud sikrer opretholdelsen af den eksisterende vandgennemstrømning, hvilket er afgørende for at bevare Limfjordens saltbalance, næringsstofbalance og økologiske tilstand. Det bemærkes desuden, at den vestlige del af Egholm og Limfjorden derfra mod vest er udpeget som Natura2000 område (nr. 15). Både fuglebeskyttelsesområde og habitatområde. Reduceres vandgennemstrømningen skal der foretages en konsekvensvurdering jf. habitatdirektivets artikel 6.3 om påvirkning af udpegningsgrundlaget.

Særligt problematisk er den potentielle påvirkning af sedimentspredning på både bundvegetationen, fytoplankton, bundfauna og fiskefaunaens vandringsmønstre. Den supplerende miljøkonsekvensvurdering fastslår stor påvirkning af 30 ha fjordareal med over 5 cm tilslamning af bundplanter og bunddyr som følge af sedimentspredning, men det indebærer indlysende at langt større arealer vil påvirkes af mindre lagtykkelser. Der mangler således en fuldstændig vurdering af konsekvenserne for økosystemet, som skal tilvejebringes inden der kan gives tilladelse til projektet.

Sedimentspredningen giver også anledning til spredning af miljøfarlige stoffer (MFS), som ikke i tilstrækkelig grad er vurderet i kumulativ sammenhæng med især Renseanlæg Vest i Aalborg. Af den supplerende Miljøkonsekvensvurdering fremgår klart (side 272 ff) at der er betydelig risiko for overskridelser af gældende generelle miljøkvalitetskrav for MFS allerede i dag som følge af udløb fra Renseanlæg Vest og sedimentspredningen ved anlægsarbejderne vil bidrage yderligere hertil. Der ses ingen bestræbelser på at minimere disse skader fra sedimentspredningen, idet sedimentspredningsbegrænsende foranstaltninger, såsom skånsom gravemetode og brug af siltgardiner ikke nævnes med et ord i anlægsloven. Limfjordens ringe miljøtilstand kræver allerede massive indsatser indenfor landbrug og spildevandsudledninger og naturgenopretningstiltag, og derfor skal Egholm-projektet naturligvis udføres med maksimal hensyntagen til at sikre Limfjordens miljøforhold og ikke tilføre yderligere miljøskader.

I lyset af områdets nuværende ringe økologiske og kemiske tilstand, er det afgørende, at projektet ikke fører til yderligere forringelse, i overensstemmelse med kravene i vandområdeplanerne. Vi ser en mangel på sikkerhed for, at der ikke sker en klassenedgang for kvalitetselementer såsom bundfauna, fytoplankton og bundplanter, hvilket vil være i strid med vandrammedirektivet og tilhørende EU-domstolsafgørelser også selvom de er tidsmæssigt og geografisk begrænsede.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer til grundige, videnskabeligt funderede undersøgelser og tilpasninger af anlægsprojektet for at sikre, at disse kritiske miljømæssige aspekter adresseres og håndteres ansvarligt. DN anbefaler således at anlægsprojektet helt klart og utvetydigt tilkendegiver, at 1) ingen dele af anlægsprojektet må medføre et ændret vandskifte for Limfjorden – altså en reel 0-løsning. At 2) anlægsprojektet skal anvende alle til rådighed værende midler til begrænsning af den sedimentspredning, som er af afgørende betydning for projektets virkning på Limfjordens økologiske og kemiske tilstand samt 3) at projektet udformes og udføres under fuld overholdelse af vandrammedirektivet og tilhørende EU-domstolsafgørelser

Påvirkning af Bilag IV arter

Miljøkonsekvensrapporten behandler beskyttede bilag iv arter som odderen, strandtudsens og flere flagermusarter alt for overfladisk og summarisk. Der mangler blandt andet aktuelle undersøgelser og vurderinger af påvirkningen på disse arter, såvel som på yngle- og fourageringsområder. Disse

undersøgelser skal tilvejebringes før projektet påbegyndes. Såfremt disse undersøgelser ikke er tilvejebragt, er gældende praksis at man skal handle ud fra et forsigtighedsprincip, hvor man antager at arterne er til stede på arealet, og afværgeforanstaltninger, erstatningsnatur mv. skal etableres inden anlæg kan påbegyndes. Dette er gældende praksis, eksemplificeret gennem en række EU-sager, bl.a. ifm. etableringen af Baltic Pipe og Aflandshage Havvindmøllepark i Køge Bugt.

Specielt er DN bekymringer omkring flagermusarter i forbindelse med nedrivning af ejendomme og fjernelse af træer langs projektets tracé. Flere ejendomme har stået tomme i længere tid, hvilket øger sandsynligheden for, at der kan findes flagermus her. Desuden er der fundet strandtudser nær projektområdet ved Østhavnen, hvilket kræver yderligere kortlægning for at undgå negativ påvirkning. For odderen, som er observeret flere steder langs linjeføringen, er der behov for detaljerede konsekvensvurderinger af levesteder og rasteområder, samt effektiviteten af de foreslåede afværgeforanstaltninger, herunder brugen af hunde til bortskræmning. Det er vigtigt, at omtalte vurderinger foretages inden der gives tilladelse til projektet og anlægsloven vedtages, så de fulde miljømæssige konsekvenser kan forstås og adresseres i tide og korrekt igennem krav i anlægslov, krav til afværgeforanstaltninger mv.

Påvirkning af fugle

I forbindelse med projektet er der foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering, som omfatter 10 fuglearter (side 33 og 591), men bemærkelsesværdigt er lysbuget knortegås ikke inkluderet, på trods af dens betydning for det nærliggende Natura 2000-område nr. 15. Dette område er ifølge Natura 2000-planen af "international betydning" for netop denne art. Derudover fokuserer den supplerende miljøkonsekvensrapport på ålegræssets er i udbredelse, men overser at lysbuget knortegås også søger føde på land, især på strandenge.

I [Folketinget er der rejst spørgsmål](#) vedrørende Egholms østlige dels betydning for lysbuget knortegås og potentielle EU-forpligtelser om at udvide Natura 2000-området mod øst. Det er derfor afgørende at vurdere, om landanlæg på Egholm, både i anlægs- og driftsfasen, kan medføre fortrængning af denne art, som rækker ind i det eksisterende Natura 2000-område og i den ikke udpegede østlige del af Egholm.

DN bakker op om det høringssvar, der er indsendt af Dansk Ornitologisk Forening (DOF) Aalborg, som særligt fremhæver betydningen af yderligere beskyttelse af lysbuget knortegås, en art af international betydning for Natura 2000-området nr. 15. DOF påpeger betydelige mangler i projektets vurdering af påvirkningen på denne og andre fuglearter, og understreger, at projektet potentielt kan fortrænge disse arter fra deres naturlige levesteder. De kritiserer også den generelle tilgang til håndtering af miljøpåvirkninger og biodiversitet i området, hvilket indikerer et behov for mere omfattende miljøundersøgelser og beskyttelsestiltag.

Erstatningsnatur

Vi mangler i høj grad sammenhængende naturområder af god kvalitet i Danmark. Den planlagte linjeføring vil være endnu en mavepuster for en trængt dansk natur. Selvom projektet for den 3. Limfjordsforbindelse indebærer krav erstatningsnatur, mener DN ikke at forholdet på 1:2 tager hensyn til den høje kvalitet og biodiversitet i de berørte områder, samt den fragmentering der sker af eksisterende sammenhængende naturområder af høj kvalitet. Til eksempel kan nævnes Østerådalen hvor der findes vigtige rigkær med intakte økosystemer og orkidésamfund, og hvor de hydrologiske forhold er af stor betydning for naturtypen. DN anbefaler en fordobling af erstatningsnaturarealet, selvom det anerkendes, at nogle naturtyper, som rigkær, er vanskelige, hvis ikke umulige at genoprette. Dette kan man blandt

andet læse i DCE's videnskabelige rapport nr. 266, hvor der står at genopretning af rigkær sjældent er mulig og er en meget svær opgave som sjældent kan lykkes. Mange andre ødelagte naturtyper kan heller ikke genskabes med sikkerhed.

DN mener at Vejdirektoratet pålægges krav om dokumentation for muligheden for genetablering af ødelagte naturtyper i nærheden af den natur som fjernes, før beslutning om motorvejen kan træffes. Desuden skal placeringen af erstatningsnaturen være kendt for offentligheden, så dens potentiale kan vurderes, inden en dispensation gives. Dette vil hjælpe med at adressere tabet af biodiversitet og den øgede fragmentering af naturområder.

Faunapassager

Den planlagte 4-sporede motorvej på 22 km vil utvivlsomt hindre dyrs frie passage. De foreslåede 37 faunapassager kan være utilstrækkelige, især med afstande på over en halv kilometer mellem dem, hvilket begrænser deres effektivitet. Selvom en 700 meter lang dalbro i Østerådalen kan fungere for mindre dyr, vil større arter som rådyr sandsynligvis ikke benytte denne passage. Derfor er der en betydelig risiko for trafikdræbte dyr langs motorvejen, hvilket nødvendiggør yderligere foranstaltninger for at beskytte faunaen i området.

Støj

Den foreslåede 3. Limfjordsforbindelse vil markant forøge støjniveauet i Aalborg, idet byen bliver omkranset af fire-sporede motorveje. Denne motorvej vil være særligt synlig i landskabet på grund af dens placering over lavtliggende områder, herunder en 700 meter lang dalbro i Østerådalen, hvilket gør det svært at etablere effektive støjværn. Ligeledes vil motorvejen over Egholm og andre lavtliggende områder hæves, hvilket forhindrer effektiv støjdæmpning. Lavbroen over Nørredybet udgør en særlig støjkilde, hvor trafiklyden kan spredes over åbne vandflader. De planlagte støjværn vil kun have lokal effekt og er utilstrækkelige til at dæmpe støjen fra motorvejen i større omfang. Støj vil formegentlig have lille effekt på biodiversitet, men stor effekt på Egholm som et yndet naturområde og udflugtsmål for rigtig mange mennesker.

Retslige bekymringer

Forslaget til anlæg af den tredje Limfjordsforbindelse rejser alvorlige retlige spørgsmål, blandt andet i forhold til overholdelse af miljølovgivningen. En central bekymring er projektets overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv og naturbeskyttelseslovgivning, herunder betydningen for beskyttede arter og habitater. Herunder gennemgås en håndfuld af de problemstillinger vi mener med den nuværende proces og de forhåndenværende dokumenter i høring.

1. Alle alternativer er ikke undersøgt: I forslaget til lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse, afsnit 3.4.2.1, fremstilles det fejlagtigt, at Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-undersøgelsen fra 2011 vurderede forskellige fjordkrydsningsmetoder for Egholmlinjen, inklusiv en boret tunnel eller en sænketunnel under hele Limfjorden, for at minimere miljøpåvirkning og støj. Dette stemmer ikke. En boret tunnel blev overvejet udelukkende for Lindholmlinjen, som ikke blev valgt. Derimod blev en sænket tunnel under hele Limfjorden for Egholmlinjen ikke grundigt undersøgt, kun en forlængelse nær Egholms sydside. Økonomiske grunde førte til fravalg af disse muligheder. Yderligere, i de efterfølgende VVM- og miljøkonsekvensundersøgelser fra 2021 og 2023, blev disse alternativer, samt østlige muligheder som en paralleltunnel til Limfjordstunnelen, ikke inkluderet i undersøgelserne.

2. Tilsidesættelse af Aarhuskonventionens bestemmelser: Proceduren ved fremlæggelsen af den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslaget til anlægsloven, både præsenteret samtidigt og med en kort høringsfrist, der inkluderer jul og nytår, strider mod Aarhuskonventionen. Ifølge Artikel 6, stk. 3 i konventionen, skal offentlighedsprocedurerne give rimelige tidsrammer for hver fase, herunder tilstrækkelig tid til offentligheden til at forberede og aktivt deltage i miljøbeslutningsprocessen. En fem ugers høringsperiode, der inkluderer helligdage, er ikke tilstrækkelig for en grundig gennemgang af det omfattende materiale. Artikel 6, stk. 8, understreger behovet for, at resultatet af offentlig deltagelse skal tages behørigt i betragtning ved endelige beslutninger. Den korte tidsramme og parallelle høringsproces gør det vanskeligt at se, hvordan man kan garantere, at input fra offentligheden kan nå at blive indarbejdet i lovforslaget, ikke mindst fordi forslaget til anlægsloven ventes vedtaget af Folketinget før udgangen af juni 2024. Dette udfordrer konventionens principper om reel offentlig deltagelse og indflydelse.
3. Manglende overholdelse af EU's miljølovgivning (Lov om miljøvurdering): Lovens formål er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer/programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling. Det brede miljøbegreb i lovens § 1, stk. 2, afspejler EU-rettens overordnede målsætninger for EU's miljøpolitik, som er »bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, og fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimændringer«. Af lovens § 20, stk. 2 fremgår, at der skal udarbejdes "en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet". Alternativer til Egholmlinjen er ikke undersøgt og beskrevet siden VVM-rapporten i 2011. 3. Limfjordsforbindelse er således ikke behandlet efter Miljøvurderingsloven, der først blev indarbejdet i dansk lovgivning i 2017. Men projektet burde efterfølgende – ved VVM-rapporten 2021 og miljøkonsekvensrapporten 2023 – have været behandlet efter gældende lov, og de rimelige alternativer have været beskrevet.
4. Konflikt med Lov om råstoffer: Anvendelsen af råstoffer i forbindelse med anlægget af den tredje Limfjordsforbindelse over Egholm rejser alvorlige bekymringer i forhold til Lov om råstoffer. Denne lovgivning fokuserer på bæredygtig brug af råstoffer, hvilket er et centralt aspekt, da råmaterialer er afgørende for økonomien, men samtidig begrænsede i mængde og har betydelige miljømæssige konsekvenser ved udvinding og forbrug. Egholm-forbindelsens forventede forbrug af grus, asfalt og beton, der er omtrent 10 gange højere (forbruget af beton er cirka 50 procent højere) end ved en alternativ løsning som en paralleltunnel til Limfjordstunnelen, strider mod principperne om rationel og bæredygtig anvendelse af råstoffer. Dette understreger udfordringerne ved ikke at have undersøgt alle rimelige alternativer, der kunne reducere det totale forbrug af råstoffer og dermed mindske de miljømæssige konsekvenser af projektet.
5. Overtrædelse af EU's Vandrammedirektiv: Projektet rejser alvorlige bekymringer om overholdelsen af EU's vandrammedirektiv, især i forhold til beskyttelsen af grundvand og drikkevand. Vandrammedirektivet kræver, at medlemsstaterne beskytter og forbedrer alle vandforekomster, herunder grundvand. I Aalborg Kommune er grundvandet, særligt ved Drastrup og Lindholm/Hvorup, afgørende for drikkevandsforsyningen. Anlægget af en motorvej over Egholm truer med at sænke grundvandsniveauet og risikerer indtrængen af forurenet vand, hvilket er i strid med vandrammedirektivets mål. Miljøkonsekvensrapporten og forslaget til anlægslov synes at mangle en fuldstændig vurdering af disse risici (se afsnit længere oppe), hvilket udgør en væsentlig retlig bekymring.

Konklusion

I lyset af de fremlagte argumenter og bekymringer i Danmarks Naturfredningsforenings hørings svar, er det tydeligt, at projektet for den tredje Limfjordsforbindelse rummer betydelige miljømæssige og retlige problemstillinger, der kræver grundig overvejelse. Fra grundvandets beskyttelse til den mulige fortrængning af beskyttede arter og manglende belysning af alternative løsninger, rejser hørings svaret her alvorlige spørgsmål om dets bæredygtighed og lovlighed. Med de mange mangler, mener vi ikke at anlægsloven kan vedtages.

Vores analyse understreger, at der ikke kun er behov for dybere miljøundersøgelser, men også en reel og omfattende offentlig debat, der inddrager alle relevante stakeholders. Dette er essentielt for at sikre en bæredygtig fremtid for Aalborg og de omkringliggende naturområder. Vi opfordrer beslutningstagere til at revurdere projektets nuværende form og overveje alternative metoder, der bedre balancerer regionens miljømæssige, sociale og økonomiske behov.

Det er af største vigtighed, at Danmark som nation står fast på vores forpligtelser over for miljøet og biodiversiteten, og at vi sikrer, at alle infrastrukturprojekter overholder såvel national som EU-lovgivning. Vi håber derfor, at dette hørings svar vil bidrage til en mere informeret og ansvarlig beslutningsproces omkring den tredje Limfjordsforbindelse.

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening, Aalborg,

Thorkild Kjeldsen,

Næstformand

&

På vegne af Danmarks Naturfredningsforenings sekretariat,



Lasse Jesper Bering Pedersen,

Klima- og energipolitisk seniorrådgiver

Bilag 1: Figurer omtalt i afsnit om grundvand og drikkevand

Figur 1 Konsekvenser for grundvandet i anlægsfasen – Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten side 36

Konsekvenser i anlægsfasen

Påvirkning af grundvand vurderes primært at ske i anlægsfasen, hvor midlertidig sænkning af grundvandet er nødvendigt forbindelse med anlægsarbejdet ved dalbroen i Øster ådal, overføringen af Ny Nibevej, de 2 tunnelportaler syd og nord for Limfjorden, og ved under- eller overføringer af tre veje nord for Limfjorden. Herudover kan der også blive behov for midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af bl.a. regnvandsbassiner.

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

I områder, hvor en sænkning af grundvandsspejlet kan være kritisk i forhold til indtrængende saltvand, eller hvor der er risiko for påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg vil en del af det oppumpede grundvand blive reinfileret.

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

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

Figur 2 Konsekvenser for grundvandet i driftsfasen – Udsnit fra miljøkonsekvensrapporten side 36-37

Konsekvenser i driftsfasen

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

Vejvand kan indeholde miljøfremmede stoffer, metaller og salte, der kan forurene grundvandet. Derfor opsamles vandet på hele strækningen i et tæt afvandingssystem, hvorfra det ledes til

regnvandsbassiner med tæt bund inden det udledes til recipienter. Regnvandsbassiner inden for Drastrup og Lindholm indvindingsområder etableres der ud over med dobbelt bentonitmembran efter aftale med Aalborg Kommune. Konsekvensen ved opsamling og udledning af vejvand vurderes derfor at være begrænset.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfremmede stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til recipient. Derfor vurderes det, at der ikke er øget risiko for påvirkning af grundvandet, og at konsekvensen derfor er begrænset.

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

Figur 3 Afsnit om vejafvanding – udsnit fra forslag til anlægslov, side 22

3.1.9 Vejafvanding

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

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

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

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

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

Figur 4 Afsnit om geologi og grundvand, eksisterende forhold – udsnit fra forslag til anlægslov, side 93-94

9.17 Geologi og grundvand

9.17.1 Eksisterende forhold

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

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

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

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

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

Figur 5 Afsnit om geologi og grundvand, påvirkninger i anlægsperioden – udsnit fra forslag til anlægslov, side 94

9.17.2 Påvirkninger i anlægsperioden

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

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

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

Figur 6 Afsnit om geologi og grundvand, påvirkninger i driftsfasen – udsnit fra forslag til anlægslov, side 94-95

9.17.3 Påvirkninger i driftsfasen

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

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

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udlobet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udlob til recipient. Derfor vurderes det, at der ikke er øget risiko for påvirkning af grundvandet, og at konsekvensen derfor er begrænset.

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

Figur 7 Afsnit om geologi og grundvand, afværgeforanstaltninger – udsnit fra forslag til anlægslov, side 95

9.17.4 Afværgeforanstaltninger

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

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

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

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

Figur 8 Afsnit om vandrammedirektivet - udsnit fra forslag til anlægslov, side 106

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.